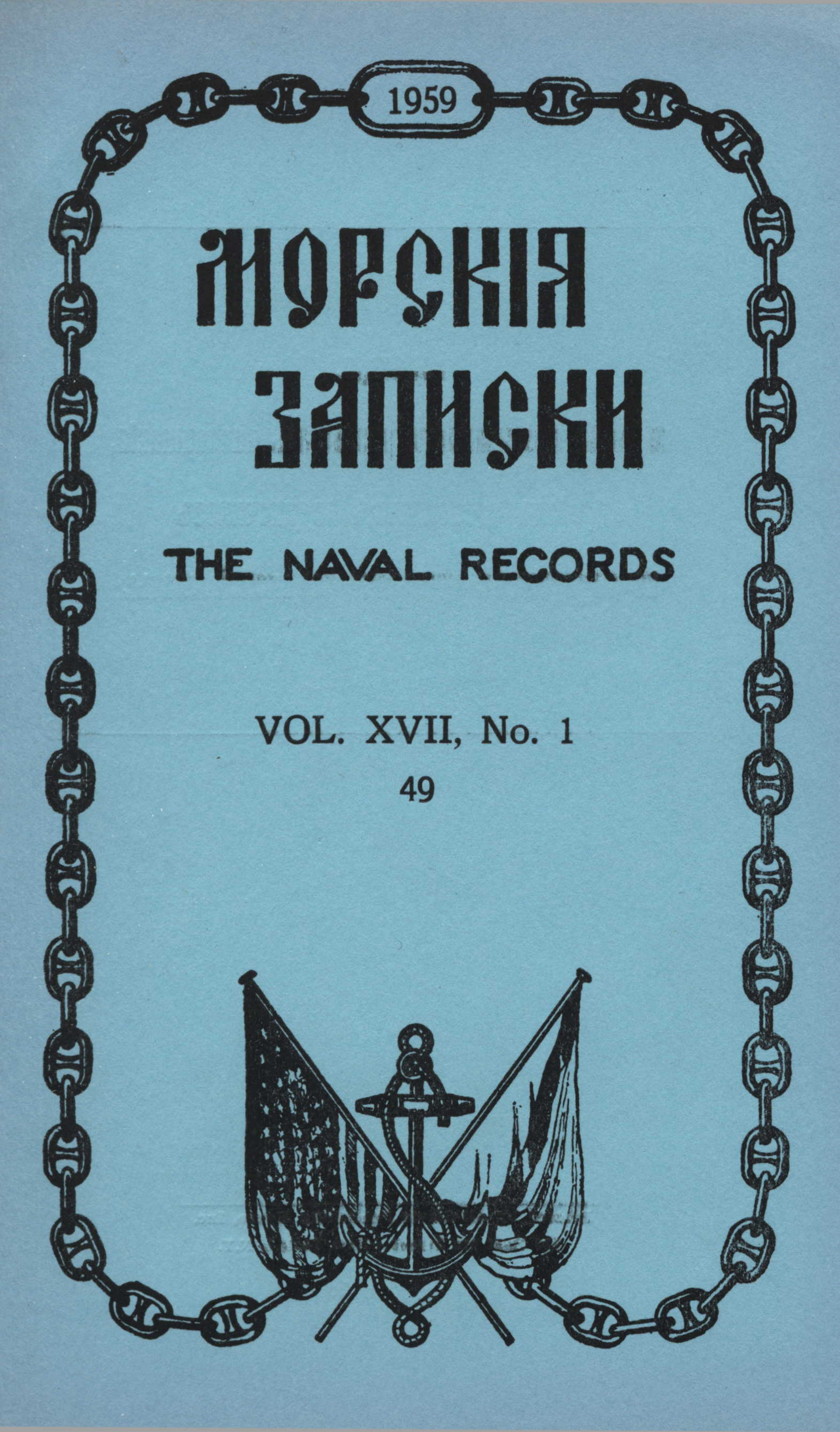

1959
МОРСКІЯ
ЗАПИСКИ
THE NAVAL RECORDS
VOL. XVII, No. 1
49

Редакція,

не имѣя возможности разсылать напоминанія,

проситъ постоянныхъ подписчиковъ

не задерживать присылку подписной платы.

Printed by All-Slavic Publishing House, Inc.
133 East 4th Street - New York 3, N.Y.

МОРСКІЯ ЗАПИСКИ — THE NAVAL RECORDS

Издаваемыя Обществомъ Офицеровъ Россійскаго Императорскаго Флота въ Америкѣ
подъ редакціей
Ст. Лейт. Бар. Г. Н. ТАУБЕ
465, Лексингтонъ авеню
Нью-Іоркъ, С.Ш.А.

Published by the Association of Russian Imperial Naval Officers in America, Inc.
G. N. TAUBE, Editor
465 Lexington Avenue,
New York 17, N.Y., U.S.A.

VOL. XVII, No. 1 (49) — Price $3.00 yearly — May, 1959

СОДЕРЖАНІЕ:

CONTENS:

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА

НА

"МОРСКІЯ ЗАПИСКИ"

на 1959 г.

17-й ГОДЪ ИЗДАНІЯ

Цѣна $ 3.00 съ пересылкой

ВНИМАНІЮ ПОДПИСЧИКОВЪ ВО ФРАНЦІИ
И ФРАНЦУЗСКИХЪ КОЛОНІЯХЪ

Представитель „Морскихъ Записокъ" на Францію и французскія колоніи:

Кап. 2 р. Владиміръ Владиміровичъ СКРЯБИНЪ

Mr. W. Skriabine
38, Boulevard de la Republique
Boulogne sur Seine (Seine), France
Cheques Postal — 12056-28

Просьба обращаться къ нему по всѣмъ вопросамъ, касающимся „Морскихъ Записокъ".

Изданія Обще-Кадетскаго Объединенія
подъ редакціей А. А. Герингъ

ЖУРНАЛЪ

"ВОЕННАЯ БЫЛЬ"

Представители въ США

В. А. Высоцкій **410 Riverside Drive, Apt. 103, New York 25, N.Y.**
Г. А. Куторга **1538 Steiner, San Francisco, Calif.**

Ежемѣсячная военно-національная газета

"ВЕСТНИК"

Представители въ США

Г. Месняевъ **1348 Sheridan Avenue, Bronx 56, N.Y.**

Цѣна номера .20 цен.

Стар. лейт. К. фонъ Нотбекъ

СОВѢТО-ГЕРМАНСКАЯ ВОЙНА НА БАЛТІЙСКОМЪ МОРѢ 1941-1945

Источники: Личныя наблюденія и записки автора этой статьи, Jurg Meister "Der Seekrieg in den Osturopaischen Gewassern 1941-45"; Vice-Admiral F. Ruge "Der Seekrieg 1939-45"; Адмиралъ Исаковъ „Красный флотъ во вторую міровую войну"; В. Ачаковъ и Вайнеръ „Краснознаменный Балтійскій флотъ въ Великой Отечественной войнѣ", Ярославъ Іосселіани „Записки подводника" и другіе. (Совѣтскіе источники почти никакихъ фактическихъ данныхъ не приводятъ и интересны только въ смыслѣ бытовомъ).

А. СИЛЫ СТОРОНЪ И ОБЩЕЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНІЕ

Война между Совѣтскимъ Союзомъ и Германіей, война двухъ самыхъ сильныхъ въ мірѣ сухопутныхъ державъ, естественно, рѣшалось на сухопутномъ фронтѣ, и совѣтская армія (названіе „Красная армія" отмѣнено еще въ 1942 г.), цѣной чрезвычайныхъ усилій и огромныхъ потерь, вышла изъ нея побѣдительницей. Флоты и авіація обѣихъ воюющихъ сторонъ служили только вспомогательнымъ оружіемъ для поддержки дѣйствій сухопутныхъ армій, и никакихъ большихъ морскихъ сраженій за все время этой войны не было и быть не могло изъ-за малочисленности судового состава воюющихъ флотовъ. Тѣмъ не менѣе, изученіе боевыхъ дѣйствій на Балтійскомъ морѣ представляетъ значительный интересъ, какъ въ смыслѣ яркихъ боевыхъ эпизодовъ, такъ и въ смыслѣ видовъ на будущее.

Совѣтскій флотъ вступилъ въ войну съ судовымъ составомъ болѣе слабымъ, чѣмъ судовой составъ Императорскаго флота въ 1914 году, и лишь подводный флотъ совѣтовъ былъ значительно сильнѣе подв. флота Императорской Россіи. Балтійскій флотъ Совѣтовъ въ іюнѣ 1941 г. состоялъ изъ 2 ста-

рыхъ линейныхъ кораблей „Октябрьская Революція" (бывш. „Гангутъ") и „Маратъ" (бывш. „Петропавловскъ"), спущенныхъ на воду еще въ 1911 г., но значительно перестроенныхъ въ 1932-1934 гг., 2 новыхъ тяжелыхъ крейсеровъ „Кировъ" и „Максимъ Горькій" (9000 тоннъ, 36 узловъ, 9-7,1" орудій), 1 стараго крейсера „Аврора", 1 бронированной канонерской лодки „Красное Знамя" (бывш. „Храбрый"), 20 новыхъ и 10 старыхъ эскадр. миноносцевъ, 7 миноносцевъ, 75 подводныхъ лодокъ и большого числа тральщиковъ, заградителей, торпедныхъ катеровъ и сторожевыхъ судовъ.

Командующимъ Совѣтскимъ Балтійскимъ флотомъ былъ адмиралъ Трибуцъ, бывшій фельдфебель Императорскаго флота, латышъ по происхожденію, человѣкъ совершенно непригодный для этой отвѣтственной должности, но умудрившійся не только всѣ 4 года войны оставаться Командующимъ флотомъ, но еще нѣсколько лѣтъ послѣ войны занимать этотъ постъ. Отрядомъ линейныхъ кораблей и крейсеровъ командовалъ вице-адмиралъ Исаковъ (ОГК 1917), также ничѣмъ себя не проявившій; болѣе пригодными оказались начальникъ 4-хъ дивизіоновъ эск. миноносцевъ вице-адмиралъ Дроздъ, и командующій подводными лодками, контръ-адмиралъ Левченко (въ настоящее время помощникъ морского министра СССР). Самой слабой стороной совѣтскаго флота былъ его плохой командный составъ въ старшихъ и среднихъ чинахъ — люди безъ надлежащей подготовки и образованія изъ нижнихъ чиновъ прежняго Императорскаго флота, изъ партійныхъ работниковъ, изъ коммерческаго флота и изъ сомнительныхъ „героевъ" гражданской войны. Этимъ и объясняется наблюдавшаяся во время войны вялая и нерѣшительная дѣятельность высшаго и средняго командного состава, до командировъ эск. миноносцевъ включительно. Поражаетъ разница между полнымъ почти бездѣйствіемъ линейныхъ кораблей и крейсеровъ и нерѣшительными дѣйствіями эск. миноносцевъ съ одной стороны, и смѣлыми, энергичными выступленіями мелкихъ судовъ — подводныхъ лодокъ, сторожевыхъ судовъ и, въ особенности, тральщиковъ и торпедныхъ катеровъ съ другой. Но этими судами командовали молодые офицеры, окончившіе Морское Училище и офицерскіе классы, воспитанные въ духѣ военной дисциплины, не боявшіеся отвѣтственности и показавшіе во время войны высокіе примѣры геройства и доблести.

Противниками совѣтскаго флота на Балтійскомъ морѣ были только легкія силы германскаго флота и небольшой флотъ Финляндіи въ составѣ 2 небольшихъ броненосцевъ береговой обороны, 4 канонерскихъ, 5 подводныхъ лодокъ и нѣсколькихъ мелкихъ судовъ. Германское Морское Командованіе могло выдѣлять для дѣйствія на Балтійскомъ театрѣ войны только небольшія силы, такъ какъ большинство судовъ немногочисленнаго флота гитлеровской Германіи было занято на другихъ театрахъ морской войны. Составъ судовъ въ восточной части Балтійскаго моря постоянно мѣнялся, но въ среднемъ состоялъ изъ одного дивизіона большихъ эск. миноносцевъ, нѣсколькихъ миноносцевъ, 1 дивизіона подводныхъ лодокъ, 2 дивизіоновъ тральщиковъ, 1 дивизіона сторожевыхъ судовъ и ряда спеціальныхъ судовъ. Организація германскихъ морскихъ силъ въ Балтійскомъ морѣ было до крайности сложна и неуклюжа — типичный для нѣмцевъ примѣръ „сверхъ-организаціи'': помимо командующаго морской станціей Балтійскаго моря адмирала въ Килѣ, были еще адмиралы командующіе Западной частью (Свинемюнде), Средней частью (Готенгафенъ) и Восточной частью Балтійскаго моря (Ревель, послѣ его занятія нѣмцами). Эти адмиралы командовали всѣми находившимися въ ихъ части моря судами, береговыми частями флота и береговыми батареями. Плавающіе отряды судовъ постоянно переходили отъ одного адмирала къ другому. Командующій Восточной частью Балтійскаго моря былъ энергичный и способный контръ-адмиралъ (за время войны произведенный въ вице-, а затѣмъ въ полные адмиралы) Бурхарди, одинъ изъ немногихъ нѣмцевъ, ясно понимавшихъ положеніе; но возможности его были ограниченныя и подчиненныя ему силы ничтожны — единственный дивизіонъ эск. миноносцевъ и миноносцы были подчинены не ему непосредственно, а своему отдѣльному млагману, который только на время нѣкоторыхъ боевыхъ операцій подчинялся к. адм. Бурхарди.

Финскій флотъ германскому командованію подчиненъ не былъ, связь съ нимъ была плоха, и подготовка какого-либо совмѣстнаго съ финскимъ флотомъ боевого дѣйствія требовала длительныхъ переговоровъ съ финскимъ командованіемъ. Финны, противъ своего желанія, подъ давленіемъ нѣмцевъ, вступившіе въ войну съ совѣтами, не объявлявшимъ имъ войны и не нападавшимъ на нихъ въ 1941 году, воевали нехо-

тя, часто совершенно не считались съ требованіями германскаго командованія и дѣйствовали наперекоръ желаніямъ послѣдняго. Не могли финны забыть отношенія къ нимъ нѣмцевъ во время тяжелой ихъ войны съ совѣтами зимой 1939-40 г., когда Германія въ угоду совѣтамъ не пропустила заказаннаго финнами въ Чехословакіи оружія.

У германскаго флота не было собственной авіаціи, а сотрудничество съ самостоятельной авіаціей Геринга было изъ рукъ вонъ плохо.

Такимъ образомъ, численно и матеріально, совѣтскій флотъ въ Балтійскомъ морѣ былъ значительно сильнѣе своихъ противниковъ и въ этомъ отношеніи былъ въ гораздо болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ Императорскій флотъ въ 1914 г., вступившій въ войну съ неизмѣримо болѣе сильнымъ флотомъ германской имперіи, вторымъ тогда по численности и первымъ по техническому совершенству въ мірѣ. Съ другой стороны, стратегическое положеніе совѣтскаго флота съ самаго начала войны было гораздо хуже положенія Императорскаго флота 1914-17 гг. Въ 1914-17 гг. Финляндія принадлежала Россіи, русскій флотъ полностью владѣлъ финскими водами, какъ въ Финскомъ, такъ и въ Ботническомъ заливѣ, широко пользовался финскими шхерными фарватерами и портами. Императорскія арміи удержали за собой берега Рижскаго залива до 1917 г., и только послѣ революціи и развала русской военной силы Рига и берега Рижскаго залива были захвачены нѣмцами. Въ 1941 же году Финляндія выступила на сторонѣ противника, ея фарватеры и порты были потеряны для совѣтскаго флота, угроза охвата съ сѣвера нависла надъ самымъ Кронштадтомъ и Ленинградомъ, и единственная база совѣтовъ въ Финляндіи — Гангэ — (полученная отъ Финляндіи по мирному договору 1940 г.) оказалась въ безнадежномъ положеніи. Плохо сражавшіяся и еще хуже руководимыя совѣтскія арміи были скоро сбиты нѣмцами съ ихъ позицій, уничтожены, захвачены въ плѣнъ или оттѣснены далеко назадъ, и берега Балтійскаго моря, Рижскаго и Финскаго заливовъ быстро захвачены ими: 28 іюня была взята Либава, 4 іюля Рига, 28 августа Ревель и къ началу сентября германскія арміи неудержимой лавиной подкатили уже къ самому Ленинграду. Совѣтскій флотъ былъ загнанъ въ самый восточный уголъ Финскаго залива, въ такъ называемую „Маркизову лужу", гдѣ онъ подвергался атакамъ германской авіаціи

и гдѣ каждое его движеніе съ легкостью наблюдалось, какъ съ финскаго, такъ и съ южнаго берега. Что при этихъ условіяхъ совѣты сумѣли сохранить до конца войны въ сравнительной цѣлости ядро своего флота и посылать свои подводныя лодки въ смѣлые набѣги въ воды Балтійскаго моря, съ лихими прорывами черезъ германскія минныя и сѣтьевыя загражденія, является, несомнѣнно, большимъ достиженіемъ. Дѣйствія германскихъ морскихъ силъ въ восточной части Балтійскаго моря были, въ общемъ, неудачны, да и силы эти были совершенно недостаточны для достиженія какихъ-либо значительныхъ успѣховъ: только въ единичныхъ случаяхъ, для отдѣльныхъ спеціальныхъ боевыхъ операцій, въ восточную часть Балтійскаго моря вводились болѣе значительныя силы германскаго флота, въ томъ числѣ и линейные корабли, тяжелые и легкіе крейсера, но по окончаніи операцій они немедленно-же уходили опять на западъ. Справедливость требуетъ замѣтить, что маленькій финскій флотъ, несмотря на весьма скромную матеріальную часть, дѣйствовалъ, въ общемъ, вполнѣ удачно.

Потери всѣхъ трехъ участниковъ войны были довольно значительны. Какъ и въ первую міровую войну, на первомъ мѣстѣ стоятъ потери отъ минъ загражденія. Совѣты принципіально скрывали всѣ свои потери, какъ во время войны, такъ и по окончаніи ея, и никакихъ официальныхъ свѣдѣній о потеряхъ совѣтскаго флота до сихъ поръ не имѣется. Германскія и финскія сообщенія о потеряхъ совѣтскаго флота до крайности преувеличены и совершенно не соотвѣтствуютъ истинѣ. Все-же, значительная часть потерь совѣтскаго флота стала достовѣрно извѣстной, и эти потери, совмѣстно съ опубликованными послѣ войны списками потерь германскаго и финскаго флотовъ, приводятся въ концѣ настоящаго очерка.

Въ ходѣ боевыхъ дѣйствій на Балтійскомъ морѣ ясно выдѣляются три періода: 1) — время наступленія германскихъ армій; 2) — остановка германскаго наступленія и постепенный переходъ инициативы въ руки совѣтовъ; 3) — отступленіе германцевъ, эвакуація ими прибалтійскихъ странъ и разгромъ Германіи.

Б. I-ый ПЕРІОДЪ: ВРЕМЯ НАСТУПЛЕНІЯ ГЕРМАНСКИХЪ АРМІЙ

Іюнь 1941 — Май 1942 г.

Война съ Совѣтскимъ Союзомъ была начата Гитлеромъ изъ-за его убѣжденія, что война противъ Англіи можетъ быть выиграна только въ томъ случаѣ, если безопасность Германіи на востокѣ будетъ вполнѣ обезпечена и если готовящееся нападеніе совѣтовъ будетъ предупреждено германскимъ наступленіемъ. Предположеніе это было ошибочнымъ, какъ выяснилось впослѣдствіи, совѣты въ 1941 году нападать на Германію не собирались и къ войнѣ совершенно не были готовы. Сталинъ былъ настолько увѣренъ въ дѣйствительности заключеннаго имъ съ Германіей договора о ненападеніи, что не придавалъ значенія получаемымъ имъ отъ хорошо поставленной совѣтской развѣдки свѣдѣніямъ о перегруппировкѣ германскихъ армій, о передвиженіяхъ германскихъ морскихъ силъ въ Балтійскомъ морѣ, о перевозкѣ 42.000 солдатъ въ Финляндію и Норвегію и о готовящейся моблизаціи въ Финляндіи. Нападеніе германцевъ, поэтому, для него и для всего Совѣтскаго Союза оказалось полной неожиданностью.

Еще задолго до начала войны (3 часа утра 22 іюня 1941 г.) германскіе минные заградители, въ сопровожденіи тральщиковъ и торпедныхъ катеровъ, были направлены въ финскія шхеры у Утэ и Поркала, гдѣ они стояли съ 12 по 21 іюня въ готовности, имѣя на борту полный запасъ минъ.

18 іюня другими заградителями было поставлено большое минное загражденіе отъ зюйдовой оконечности острова Эландъ до латвійскаго берега. По настоянію германскаго правительства это загражденіе было продолжено шведами въ ихъ территоріальныхъ водахъ. Минныя загражденія были выставлены и передъ германскими портами Балтійскаго моря.

Вечеромъ 21 іюня оба отряда германскихъ заградителей, подъ общимъ командованіемъ кап. 1-го р. Бютова, вышли изъ Утэ и Поркала и поставили рядъ минныхъ загражденій отъ Эрэ до Тахкона на Даго, а также между Юссарэ и Пакерортомъ. Заградители, всё передѣланные коммерческіе пароходы, шли съ открытыми ходовыми огнями. Они видѣли нѣсколько совѣтскихъ военныхъ судовъ, въ томъ числѣ идущій вестовымъ курсомъ линейный корабль, но ими остановлены не были, такъ какъ совѣты приняли ихъ за безобидныхъ „купцовъ".

Загражденія были поставлены безъ помѣхъ, и только одинъ изъ заградителей подвергся короткому обстрѣлу со стороны совѣтскаго аэроплана. Той же ночью другими заградителями были поставлены минныя загражденія въ Монзундѣ, Соэлазундѣ, передъ Либавой и Виндавой.

Тѣмъ временемъ германскія арміи, въ ночь на 22 іюня широкимъ фронтомъ перешедшія совѣтскую границу, быстро продвигались впередъ. Лѣвое ихъ крыло успѣшно развивало свое наступленіе вдоль берега Балтійскаго моря. 28 іюня послѣ тяжелыхъ боевъ съ упорно защищавшимися совѣтскими войсками была взята Либава. Въ ковшѣ военнаго порта нѣмцы нашли взорванные своими командами старые эск. миноносцы „Ленинъ" (бывш. „Капитанъ Изыльметьевъ") и „Энгельсъ"*) (бывш. „Десна") и 5 подводныхъ лодокъ, въ томъ числѣ бывшія латвійскія лодки "Ronis" и "Spidola". 1 іюля нѣмцами была взята Виндава, 4 іюля Рига и 8 іюля Перновъ. Дальнѣйшее наступленіе было остановлено сильнымъ сопротивленіемъ совѣтовъ у Вердера. Опасаясь встрѣтить весьма упорное сопротивленіе совѣтовъ при поддержкѣ флота на подступахъ къ Ревелю, нѣмецкое командованіе измѣнило направленіе главнаго удара и направило его на сѣверъ, къ берегу Финскаго залива. 7 августа германскія передовыя части заняли Кунду и Локсу на южномъ берегу Финскаго залива, отрѣзавъ, такимъ образомъ, Ревель и Эстонію отъ Совѣтскаго Союза.

26 іюня Финляндія объявила войну Совѣтскому Союзу, и въ тотъ же день финскіе заградители поставили минное загражденіе у Оденсхольма.

За время отъ 22 іюня до 7 августа въ морѣ происходилъ рядъ стычекъ между легкими морскими силами воюющихъ сторонъ. Утромъ 22 іюня отрядъ германскихъ заградителей, подъ охраной торпедныхъ катеровъ, ставилъ дополнительное загражденіе у Такхоны. При этомъ на собственныхъ мелкопоставленныхъ минахъ подорвались и быстро затонули 2 германскихъ торпедныхъ катера — первая потеря нѣмцевъ въ морской войнѣ противъ совѣтовъ. 21-22 іюня крейсеръ „Кировъ" былъ замѣченъ германскими сторожевыми судами къ

---

*) По другимъ свѣдѣніямъ „Энгельсъ" погибъ на минѣ въ Финскомъ заливѣ.

West'у отъ Либавы, но, не вступивъ въ бой съ германскими судами, онъ вскорѣ ушелъ въ Ревель. 22 іюня финны высадили десантъ въ 5000 чел. съ 69 орудіями на Оландскіе острова, опасаясь захвата этихъ острововъ совѣтами, хотя между Финляндіей и Совѣтскимъ Союзомъ въ это время войны еще не было. Операція эта, произведенная подъ прикрытіемъ финскихъ броненосцевъ береговой обороны "Ilmarinen" и "Vainamoinen" прошла въ полномъ порядкѣ безъ какихъ-либо попытокъ со стороны совѣтовъ помѣшать высадкѣ, хотя въ устьѣ Финскаго залива въ этотъ день находились совѣтскіе линейные корабли „Маратъ" и „Октябрьская Революція" и 6 миноносцевъ. 3 іюля эти же линейные корабли еще разъ показались въ устьѣ Финскаго залива, но на слѣдующій день ушли обратно въ Кронштадтъ и оттуда за время войны не выходили и никакого участія въ военныхъ дѣйствіяхъ не принимали, если не считать нѣсколькихъ обстрѣловъ германскихъ позицій подъ Ленинградомъ. 23 іюня крейсеръ „Максимъ Горькій" подорвался на германской минѣ къ NW отъ Эзеля — носовая часть его была разрушена на протяженіи 15-ти метровъ, но переборки выдержали и крейсеръ благополучно добрался до Ревеля. Послѣ задѣлки пробоинъ онъ былъ отбуксированъ тремя эск. миноносцами въ Кронштадтъ и окончательно отремонтированъ только въ 1942 году.

Въ тотъ же день совѣтская подв. лодка „М-78" была потоплена передъ Виндавой герм. подводной лодкой "U-144". 24 іюня совѣтская подв. лодка „С-3" была потоплена германскими торпедными катерами у Стейнорта, а 25 іюня однотипная лодка „С-10" была потоплена у выхода изъ Данцигской бухты. Не везло совѣтскимъ подв. лодкамъ въ это время! Подв. лодка „М-80" погибла 23 іюня на герм. минѣ въ Ирбенскомъ проливѣ, „М-79" и „М-101" погибли на минахъ же 28 іюня въ западной части Финскаго залива; въ тотъ же день герм. подв. лодка "U-149" потопила совѣтскую лодку „М-94" у Даго; „М-81" погибла 1 іюля на минѣ въ Моонзундѣ.

Въ ночь съ 26 на 27 іюня въ Ирбенскомъ проливѣ произошелъ жаркій бой на близкихъ дистанціяхъ между отрядомъ совѣтскихъ эск. миноносцевъ и миноносцевъ въ составѣ 7 вымпеловъ и германской 3-ей Флотиліей торпедныхъ катеровъ, поддержанной новымъ миноносцемъ „Т-3", Торпедами „Т-3" и катеровъ были потоплены совѣтскій эск. миноносецъ „Гнѣвный" и миноносцы „Тайфунъ" и „Туча", а артиллерій-

скимъ огнемъ совѣтскихъ судовъ 2 германскихъ торпедныхъ катера.

2 іюля совѣтскій минный заградитель „Марти'' (бывш. Имп. яхта „Штандартъ'') и 6 миноносцевъ, выходившіе въ Балтійское море, были безуспѣшно обстрѣляны финской батареей Макилотъ. Разбросавъ мины въ нѣсколькихъ мѣстахъ передъ входомъ въ Ботническій заливъ и у Оландскихъ острововъ, эти суда благополучно вернулись въ свои базы.

9 іюля германскіе минные заградители "Tannenberg", „Preussen'' и „Danzig'', возвращаясь изъ Финляндіи въ Готенгафенъ, взорвались и погибли у острова Эландъ на шведскихъ минахъ въ шведскихъ территоріальныхъ водахъ. Германское Главное Морское Командованіе забыло увѣдомить командировъ этихъ судовъ о поставленныхъ шведами минахъ; на предостерегающіе сигналы шведскихъ сторожевыхъ судовъ они не обратили вниманія, и идя строемъ фронта, всѣ три почти одновременно взорвались и погибли. Большая часть ихъ личнаго состава была спасена германскими тральщиками и шведскими сторожевыми судами. Три офицера Главнаго Морского Командованія (ОКМ) были преданы военному суду за эту преступную небрежность.

12 іюля на германскихъ минахъ въ западной части Фискаго залива взорвались и погибли совѣтскіе эск. миноносцы „Смѣлый'' и „Суровый''. 13 іюля германскій конвой, направлявшійся черезъ Ирбенскій проходъ въ Ригу, былъ атакованъ совѣтскими торпедными катерами, самолетами и обстрѣлянъ сов. батареей у Цереля, но съ нѣкоторыми поврежденіями добрался до порта назначенія. 17 іюля совѣтскій эск. миноносецъ „Сердитый'' былъ потопленъ бомбами германской авіаціи у Эзеля. 18 іюля очередной конвой въ Ригу подвергся нападенію совѣтскаго эск. миноносца „Стерегущій", который преслѣдовалъ германскія суда до самаго Усть-Двинска. Атаки 4-хъ германскихъ торпедныхъ катеровъ были имъ отбиты мѣткимъ артиллерійскимъ огнемъ. Затѣмъ, онъ въ теченіи часа обстрѣливалъ гаванъ Усть-Двинска.

22 іюля германская подв. лодка "U-140" потопила у о-ва Даго совѣтскую подв. лодку „С-11''. 11 человѣкъ ея команды были спасены и взяты въ плѣнъ. 26 іюля совѣтскій миноносецъ „Циклонъ'' былъ потопленъ въ Ирбенскомъ проливѣ германскимъ миноносцемъ „Т-3".

Чтобы отрѣзать путь отступленія совѣтскимъ судамъ, находившимся въ портахъ Прибалтійскаго края, германское морское командованіе рѣшило поставить большое минное загражденіе между мысами Юминда (къ West'у отъ Локсы) и Вайнопэ и до 60° параллели на сѣверъ. Отъ 9 до 23 августа германскими и финскими судами было поставлено тамъ 19 минныхъ полей изъ 2828 минъ и 1487 минъ-„рыбокъ". Для защиты миннаго загражденія на мысу Юминда была поставлена батарея изъ 17-сантиметровыхъ пушекъ. Вошедшій въ бухту Локса 8 августа и ставшій тамъ на якорь совѣтскій эск. миноносецъ „Карлъ Марксъ" (бывш. „Изяславъ") былъ потопленъ бомбами германской авіаціи и погибъ со всѣмъ личнымъ составомъ. Совѣты прозѣвали постановку миннаго загражденія и ей не помѣшали, и только герм. минный заградитель "Cobra" въ ночь съ 20 на 21 августа имѣлъ перестрѣлку съ двумя совѣтскими сторожевыми судами.

20 августа германскія войска начали свое наступленіе на Ревель съ в о с т о к а. Это былъ чрезвычайно удачный маневръ, такъ какъ совѣты, естественно ожидая наступленіе германцевъ съ запада и юго-запада, возвели сильныя укрѣпленія на этихъ направленіяхъ, восточный же фронтъ остался почти неукрѣпленнымъ. Оборонявшія Ревель совѣтскія части — 3 пѣхотныхъ дивизіи и отрядъ матросовъ — оказали германцамъ упорное сопротивленіе. Особенно кровопролитный бой произошелъ у Иру къ востоку отъ Ревеля, гдѣ обороняющіяся совѣтскія части пользовались артиллерійской поддержкой флота, въ особенности крейсера „Кировъ". Къ 26 августа, однако, и эта позиція была взята нѣмцами, а утромъ 28 августа части двухъ германскихъ дивизій подъ общимъ командованіемъ генералъ-лейтенанта барона Рейтцъ фонъ Френцъ ворвались въ Ревель. Между тѣмъ, какъ въ городѣ шли еще уличные бои съ отступающими совѣтскими частями, въ ревельскихъ гаваняхъ грузились и готовились къ походу до 170 военныхъ и торговыхъ судовъ. На эти суда грузились остатки трехъ совѣтскихъ дивизій, совѣтскіе чиновники и ихъ семьи, партійныя организаціи, убѣгающіе передъ Гитлеромъ евреи и большое число увозимыхъ насильственно мѣстныхъ жителей, а также часть военнаго имущества. Нѣмцы не могли помѣшать погрузкѣ и выходу этихъ судовъ: слабыя атаки герм. воздушныхъ силъ были отбиты противоаэропланной артиллеріей совѣтскихъ военныхъ судовъ, вся гавань была закрыта

дымоой завѣсой, пущенной сов. эск. миноносцами, что помѣшало стрѣльбѣ нѣсколькихъ германскихъ полевыхъ орудій, пытавшихся обстрѣлять грузившіеся въ гавани суда. Всѣмъ дѣломъ эвакуаціи Ревеля руководилъ вице-адмиралъ Дроздъ, начальникъ отряда эск. миноносцевъ; командующій же Балтійскимъ флотомъ, адмиралъ Трибуцъ, по приказу котораго еще вечеромъ 27 августа по всему городу были расклеены воззванія, хвастливо увѣрявшія, что „Твердыня Краснаго флота Таллинъ (эстонское названіе Ревеля, официально принятое совѣтами) никогда не будетъ сдана нацистамъ", утромъ 28 улетѣлъ на самолетѣ въ Кронштадтъ, куда и прибылъ благополучно. Въ 3 часа пополудни первый конвой въ составѣ крейсера „Кировъ", 15 эск. миноносцевъ, 4 миноносцевъ, 6 подв. лодокъ, 28 тральщиковъ и 26 пароходовъ сталъ выходить изъ гавани, за нимъ вскорѣ послѣдовалъ второй конвой изъ 6 тральщиковъ, 12 сторожевыхъ судовъ, 10 истребителей подв. лодокъ и 62 пароходовъ, всего 170 судовъ.

Около 5 часовъ пополудни 29 августа вся эта масса судовъ приблизилась къ западному краю миннаго загражденія у Юминда. Хотя совѣты ничѣмъ не помѣшали постановкѣ этого загражденія, мѣстонахожденіе его было имъ извѣстно, и при подходѣ конвоевъ къ загражденію, тральщики сразу же приступили къ работамъ по очищенію прохода черезъ загражденіе. Германская 17 см. батарея открыла огонь по совѣтскимъ судамъ, но была приведена къ молчанію нѣсколькими весьма мѣткими залпами крейсера „Кировъ". (Въ 1942 году, когда въ сов. вооруженныхъ силахъ были созданы гвардейскія части, крейсеръ „Кировъ" за этотъ свой подвигъ у мыса Юминда былъ зачисленъ въ гвардію). Отбиты были также атаки немногочисленныхъ германскихъ самолетовъ. Часть конвоя, не дождавшись очищенія отъ минъ прохода вошла въ минное поле, причемъ взорвалось и погибло нѣсколько судовъ и многія получили поврежденія. По приказанію вице-адмирала Дроздъ, державшаго свой флагъ на эск. миноносцѣ „Стойкій", весь конвой былъ остановленъ и заночевалъ среди минныхъ полей. Утромъ 30 августа тральщики снова самоотверженно принялись за очищеніе прохода, но многія суда, разворачиваясь среди миннаго поля, стали взрываться и тонуть, и только днемъ 30 августа уцѣлевшія суда выбрались, наконецъ, изъ этого миннаго ада. На загражденіяхъ у Юминда погибли совѣтскіе эск. миноносцы: „Артемъ" (бывш.

„Азардъ''), „Яковъ Свердловъ" (бывш. „Новикъ''), „Калининъ" (бывш. „Прямиславъ"), „Володарскій'' (бывш. „Побѣдитель"), „Скорый'', подв. лодка „С-5'', 6 тральщиковъ и 42 торговыхъ судна; 5 поврежденныхъ пароходовъ и 1 поврежденный и брошенный своей командой истребитель подв. лодокъ были захвачены на слѣдующій день герм. сторожевыми судами и приведены въ гавань; 1 пароходъ съ эстонской командой, не пожелавшей идти въ Ленинградъ, выбросился на рифъ у Кокшера и 1 моторное судно убѣжало въ финскія шхеры. Все же, 108 судовъ, въ ихъ числѣ крейсеръ „Кировъ", 10 эск. миноносцевъ и 5 подв. лодокъ дошли до Кронштадта и Ленинграда. Надо отдать справедливость вице-адмиралу Дроздъ, проявившему неутомимую энергію, смѣлость и стойкость при выполненіи возложеннаго на него тяжелаго заданія въ самыхъ отчаянныхъ условіяхъ. (Вице-адмиралъ Дроздъ погибъ отъ несчастнаго случая зимой 1942 года, когда автомобиль, на которомъ онъ ѣхалъ изъ Ленинграда въ Кронштадтъ, провалился подъ ледъ залива). „Минный бой у Ревеля", какъ назвали нѣмцы эту массовую гибель совѣтскихъ судовъ на загражденіяхъ у мыса Юминда, былъ самымъ крупнымъ ихъ успѣхомъ за все время войны съ совѣтами на Балтійскомъ морѣ. Отсутствіе достаточныхъ морскихъ и воздушныхъ силъ воспрепятствовало нѣмцамъ полностью использовать свой успѣхъ у Юминда.

Въ Ревелѣ, передъ своимъ отступленіемъ, совѣты взорвали городскую электрическую станцію, водокачку на Верхнемъ озерѣ и сожгли всѣ три вокзала, рядъ заводовъ и жилыхъ домовъ, но всѣ портовыя сооруженія — мастерскія, плавучіе доки и краны остались неповрежденными, такъ какъ эстонскіе мастера и рабочіе саботировали полученный ими отъ совѣтскаго коменданта приказъ объ ихъ уничтоженіи. Въ Минной гавани нѣмцы нашли затопленный совѣтами старый заградитель „Амуръ", а въ Военной гавани 2 затопленныхъ грузовыхъ парохода.

Остатки защитниковъ Ревеля оступили къ Балтійскому порту и Вердеру, гдѣ они тщетно ждали прибытія совѣтскихъ судовъ для ихъ спасенія. Черезъ нѣсколько дней эти разрозненныя части были ликвидированы подоспѣвшими германскими войсками.

Германскій планъ войны, изъ за отсутствія флота въ Балтійскомъ морѣ предусматривавшій заблокированіе совѣт-

скихъ военныхъ судовъ въ портахъ Балтійскаго побережья минами, подв. лодками и торпедными катерами, а затѣмъ, захватъ этихъ портовъ силами сухопутной арміи и уничтоженіе въ портахъ заблокированныхъ тамъ судовъ, удался только на-половину: порта: Либава, Виндавы, Гига, Перновъ, Ревель, дѣйствительно, были захвачены сухопутной арміей, но большинству совѣтскихъ военныхъ кораблей удалось прорваться на востокъ, въ Кронштадтъ и Ленинградъ.

За время операцій у Юминда и Ревеля совѣтскій флотъ понесъ нѣкоторыя потери и въ другихъ частяхъ Балтійскаго моря. 13 августа совѣтскій тральщикъ Т-101 былъ потопленъ артиллерійскимъ огнемъ германскаго торпеднаго катера у Врангельгольма; 18 августа совѣтскій эск. миноносецъ „Статный'' погибъ на германской минѣ у Эзеля; 29 августа совѣтская подв. лодка „С-6" была потоплена германской авіаціей на Кассарскомъ плесѣ.

Послѣ взятія Ревеля нѣмцы стали готовиться къ захвату Балтійскихъ острововъ. Къ Вердеру была подвезена 61-я пѣхотная дивизія и рядъ спеціальныхъ частей и подведено около 260 десантныхъ судовъ. Высадка на о-въ Моонъ началась 14 сентября и утромъ 17 послѣдніе защитники этого острова черезъ соединительную дамбу отступили на Эзель. Нѣмцы послѣдовали за ними. Съ 17 сентября до 5 октября шли бои съ упорно защищавшимися совѣскими войсками на Эзелѣ. 21 сентября Аренсбургъ былъ взятъ частями 61-ой герм. дивизіи. Чтобы облегчить войскамъ наступленіе, германскія легкія морскія силы производили демонстраціи у западнаго и южнаго берега Эзеля и, дѣйствительно, отвлекли туда часть совѣтскихъ войскъ, въ особенности артиллеріи.

Въ это время до германскаго командованія дошли слухи, оказавшіеся вздорными, о готовящемся прорывѣ главныхъ силъ совѣтскаго флота изъ Кронштадта въ Балтійское море, не то съ цѣлью поддержки своихъ войскъ на Эзелѣ, не то для похода въ Швецію съ цѣлью тамъ интернироваться и спасти суда отъ уничтоженія въ Кронштадтѣ. По личному приказанію Гитлера былъ сформированъ „Балтійскій флотъ" въ составѣ линейнаго корабля "Tirpitz", лучшаго корабля германскаго флота, тяжелаго крейсера "Admiral Scheer", легкихъ крейсеровъ "Koln'', "Nurnberg", "Emdem" и "Leipzig", 3 эск. миноносцевъ, 5 миноносцевъ и нѣсколькихъ торпедныхъ кате-

ровъ и тральщиковъ. 23 сентября эти силы вышли изъ Свинемюнде и направились частью въ Оландскія шхеры, частью въ Либаву. Но уже 27 сентября всѣ эти суда, кромѣ двухъ легкихъ крейсеровъ, были отозваны обратно, такъ какъ никакого выхода совѣтскаго флота не было. Глупѣйшая операція эта стоила нѣмцамъ массу драгоцѣнной для нихъ нефти и подвергала большой опасности отъ минъ и подводныхъ лодокъ лучшія ихъ суда. Какъ разъ въ это время совѣтскія подводныя лодки разбросали нѣкоторое количество минъ у Гельсингфорса, Гангэ и Либавы. 24 сентября передъ Гельсингфорсомъ погибъ на этихъ минахъ германскій заградитель "Konigin Luise", а у Гангэ истребитель подводныхъ лодокъ "UJ-1107".

Еще до начала высадки на Моонъ, германское командованіе рѣшило сдѣлать демонстрацію у о-ва Даго съ цѣлью отвлечь вниманіе совѣтовъ отъ главнаго фронта борьбы за Балтійскіе острова. Въ этой операціи участвовалъ и финскій флотъ. Вечеромъ 13 сентября отрядъ изъ 23 судовъ, во главѣ съ финскими броненосцами „Ilmarinen'' и „**Vainamoinen**", снабженными носовыми тралами, вышелъ изъ финскихъ шхеръ у Утэ. Въ 8.30 вечера, когда отрядъ находился въ разстояніи 22 миль на SSW отъ маяка Утэ, головной броненосецъ "Ilmarinen'' получилъ ударъ миной или торпедой въ кормовую часть лѣваго борта, черезъ минуту перевернулся и изчезъ подъ водой, унося съ собой 271 чел. изъ своей команды въ 404 чел. Финны до сего дня окончательно не выяснили причины столь быстрой гибели броненосца и одно время обвиняли даже своихъ союзниковъ нѣмцевъ въ нечаянномъ потопленіи "Ilmarinen'a", одной изъ ихъ подв. лодокъ. Никакихъ минъ въ этомъ мѣстѣ траленіемъ до и послѣ гибели броненосца обнаружено не было, нѣтъ также донесеній совѣтскихъ подв. лодокъ о его потопленіи.

Послѣ занятія Аренсбурга нѣмцами, совѣтскія части отступили на полуостровъ Сворбэ. Здѣсь ихъ позиціи были обстрѣляны герм. крейсерами "Leipzig'' и "Emdem'' 26, 27 и 28 сентября. 24 сентября эти крейсера были атакованы четырьмя совѣтскими торпедными катерами, изъ которыхъ два были потоплены артиллеріей крейсеровъ. Въ тотъ же день эти крей-

сера были безуспѣшно атакованы двумя совѣтскими подв. лодками.

Послѣдніе защитники Эзеля, въ числѣ 4000 чел., сдались германцамъ 5 октября у Цереля. Не теряя веремени, нѣмцы начали операцію противъ о-ва Даго. Первая высадка была сдѣлана 12 октября, причемъ совѣтскія батареи у Дагерорта были обстрѣляны крейсеромъ „Këln". 13 и 14 октября послѣдовали дальнѣйшія высадки и 21 октября остатки совѣтскихъ войскъ сдались у Тахконы. Лишь одинъ торпедный катеръ, на которомъ находился высшій командный составъ, убѣжалъ въ Гангэ. Нѣмцы на островахъ Моонъ, Эзель и Даго взяли въ плѣнъ больше 15000 чел. и захватили 212 орудій и большую военную добычу. Потери нѣмцевъ не превышали 3000 чел. убитыми и раненными.

Съ начала сентября совѣтскія подв. лодки, оправившись отъ оцѣпененія, вызваннаго паническимъ отступленіемъ и колоссальными потерями въ началѣ войны, начали проявлять усиленную дѣятельность: ими было разбросано значительное количество минъ въ разныхъ частяхъ Финскаго залива и Балтійскаго моря и произведенъ рядъ атакъ, въ общемъ безуспѣшныхъ, на германскія военныя и торговыя суда. При этомъ подв. лодка „П-I" и „С-8 погибли на германскихъ минахъ, первая 17 сентября у Юминда, вторая 7 октября у Гогланда. 23 октября германскій пароходъ „Baltenland" былъ потопленъ совѣтской подв. лодкой къ SW отъ о-ва Эландъ въ Балтійскомъ морѣ — первая удача совѣтской подв. лодки за эту войну!

Въ серединѣ сентября совѣты вывели 19 подв. лодокъ изъ Балтійскаго моря — 15 по Сталинскому каналу въ Бѣлое море, а 4 малыя лодки типа „М" по системѣ каналовъ и Волгѣ въ Каспійское море для обслуживанія созданнаго тамъ учебнаго отряда подводнаго плаванія.

22 сентября, во время одного изъ немногихъ налетовъ германской авіаціи на Кронштадтъ, тяжелыми бомбами былъ потопленъ въ Средней гавани лин. кор. „Маратъ" (бывш. „Петропавловскъ"). Корабль затонулъ на ровномъ килѣ, причемъ верхняя его палуба отъ кормы до кормового мостика осталась надъ водой. Такъ какъ переборки выдержали, то кормовые артиллерійскіе погреба и поворотные механизмы

кормовой 12" башни, остались въ цѣлости. Кочегарки и отдѣленія боевыхъ динамомашинъ были затоплены и совѣты провели съ берега электричество для обслуживанія башни, ея подачи и прожекторовъ, и кормовая башня затонувшаго дреднаута до конца войны прослужила фортомъ и участвовала въ обстрѣлахъ позицій германской осадной арміи у Ленинграда. Послѣ войны большая часть корпуса корабля была разобрана и поднята изъ воды, такъ какъ затонувшій корабль сильно мѣшалъ движенію судовъ въ гавани, но кормовая часть съ уцѣлевшей башней была оставлена въ прежнемъ положеніи и сейчасъ служитъ памятникомъ обороны Кронштадта во 2-ю Отечественную войну; для ея осмотра привозятся изъ Ленинграда и другихъ городовъ комсомольцы и воспитанники военно-учебныхъ заведеній. Такимъ образомъ часть „Петропавловска" является для Совѣтскаго Союза такимъ же памятникомъ какъ остовъ „Аризоны" въ Pearl Harbor для американцевъ.

Въ ноябрѣ 1941 года совѣтскій флотъ понесъ дальнѣйшія чувствительныя потери: на минахъ въ западной части Финскаго залива погибли эскадр. миноносцы „СМѢТЛИВЫЙ" (3 ноября) и „ГОРДЫЙ" (14 ноября).

Въ концѣ ноября совѣты стали готовиться къ эвакуаціи Гангэ. Бои около этого города начались еще въ іюнѣ мѣсяцѣ. Финская армія, занятая всецѣло боями на Карельскомъ перешейкѣ, была слишкомъ слаба для веденія правильной осады Гангэ и поставила заслономъ противъ этой совѣтской крѣпости одну только 17-ую пѣхотную дивизію. Но и гарнизонъ Гангэ, состоявшій изъ 25,000 бойцовъ подъ командой энергичнаго генерала Кабанова, не проявлялъ никакой дѣятельности на сухопутномъ фронтѣ. Зато на окружающихъ Гангэ островахъ происходилъ рядъ упорныхъ боевъ и нѣкоторые острова по нѣсколько разъ переходили изъ рукъ въ руки. Въ этихъ бояхъ участвовали и финскіе броненосцы береговой обороны "Ilmarinen" и "Vainamoinen" и канонерскія лодки. Особеннымъ упорствомъ отличались бои у маяка Бенгтшеръ 27 іюня и на островахъ Гуннарсхольмъ и Фуруэ 30 іюля. 30 ноября произошелъ морской бой у Руссарэ между финскими канонерскими лодками "Hameenmaa" и "Uusimaa", 4 финскими и 2 германскими сторожевыми судами съ одной, и однимъ совѣтскимъ миноносцемъ, 2 вспомогательными канонерскими лодками и 2 транспортами съ другой сто-

роны. Финнамъ не удалось уничтожить совѣтскій конвой, обѣ стороны получили нѣкоторыя поврежденія въ бою, и совѣтскія суда благополучно добрались до Гангэ.

Снабженіе совѣтской базы продовольствіемъ и боевыми припасами, однако, становилось все болѣе и болѣе затруднительнымъ, конвои изъ Кронштадта должны были проходить по всей длинѣ Финскаго залива, прорываясь черезъ безчисленныя минныя загражденія и подвергаясь опасности нападенія непріятельскихъ морскихъ и воздушныхъ силъ, какъ съ сѣвернаго, такъ и съ южнаго берега. Поэтому рѣшено было, еще до наступленія морозовъ и появленія льда, пользуясь темными зимними ночами, эвакуировать гарнизонъ Гангэ морскимъ путемъ и, по пути въ Кронштадтъ, захватить съ собой и гарнизоны Оденсхольма, Гогланда и нѣкоторыхъ мелкихъ острововъ. Съ 20 ноября совѣтская артиллерія начала разстрѣливать оставшіеся запасы снарядовъ, а съ 23 ноября финны наблюдали рядъ взрывовъ и пожаровъ въ Гангэ и на островахъ. Въ ночь со 2-го на 3-ье декабря 3 совѣтскихъ конвоя покинули Гангэ. Весь гарнизонъ, семьи военнослужащихъ и чиновниковъ и часть военнаго имущества были погружены на суда, остальное имущество взорвано, сожжено или брошено въ воду гавани, въ томъ числѣ 800 грузовыхъ автомобилей. Шедшее въ 3-емъ конвоѣ пассажирское дизельное судно „Іосифъ Сталинъ" взорвалось на минахъ къ NW отъ Наргена, потеряло способность управляться и сильнымъ остовымъ вѣтромъ было нанесено на рифы у Лохосаля на эстонскомъ берегу. Изъ находившихся на немъ 6,000 человѣкъ 2,000 были убиты взрывомъ минъ. Совѣтскій эск. миноносецъ присталъ къ сѣвшему на рифъ судну и снялъ съ него комиссаровъ, часть высшаго офицерства и около 500 чел. солдатъ. Остальные были предоставлены своей судьбѣ. Среди оставшихся на борту вспыхнулъ бунтъ, былъ застрѣленъ и повѣшенъ на мачтахъ рядъ комиссаровъ и офицеровъ; часть людей на уцѣлевшихъ шлюпкахъ и плотахъ добралась до берега, тамъ долго бродила по лѣсамъ, пока не была переловлена эстонской самозащитой и германскими патрулями. Остальные люди были сняты на другой день германскими сторожевыми судами и доставлены въ Ревель. Среди плѣнныхъ оказался и одинъ капитанъ 2-го ранга, офицеръ еще царскаго производства (М. К. 1914-1). Еще нѣсколько судовъ погибло на минахъ, но большая часть конвоевъ добралась до Кронштадта, въ томъ числѣ

и однотипное съ „Іосифомъ Сталинымъ" моторное судно „Вячеславъ Молотовъ''.

Послѣдній оплотъ совѣтовъ въ западной части Финскаго залива, островъ Оденсхольмъ, былъ также эвакуированъ въ эту ночь. Послѣ уничтоженія трехъ береговыхъ и одной противоаэропланной батарей, составлявшихъ вооруженіе острова, его гарнизонъ былъ снятъ совѣтскими судами. Въ свое время огонь этихъ батарей сильно мѣшалъ движенію германскихъ судовъ, и попытка нѣмцевъ высадиться на островъ 14 ноября была отбита артиллерійскимъ огнемъ.

5 декабря высадившійся безъ сопротивленія германскій десантъ занялъ островъ Оденсхольмъ. Кромѣ разрушенныхъ батарей и нѣсколькихъ проголодавшихся лошадей, нѣмцы нашли на немъ еще только общую могилу, въ которой покоились 13 растрѣлянныхъ совѣтами эстонцевъ изъ числа 16-ти жителей этого острова!

Въ началѣ декабря совѣты выслали изъ Кронштадта въ Балтійское море большую подв. лодку „К-5'" съ заданіемъ продержаться въ морѣ 3 мѣсяца. Но уже къ West'у отъ Гогланда лодка попала въ густой ледъ, получила серьезныя поврежденія и вернулась въ Кронштадтъ. Это былъ послѣдній выходъ въ море совѣтскаго военнаго судна въ кампанію 1941 года.

Наступила зима 1941-42 года, зима исключительно суровая, каковой не было въ этихъ широтахъ за послѣдніе 50 лѣтъ. Даже въ Ревелѣ температуры спускались до -40° по Цельсію. Какъ будто сама русская природа поднялась на защиту русской земли отъ нашествія иноземцевъ, какъ это было уже во время нашествія Наполеона. Финскій заливъ быстро покрылся сплошнымъ льдомъ отъ Ленинграда до меридіана Наргена, что совершенно остановило всякое движеніе судовъ, но открывало другія возможности для обѣихъ воюющихъ сторонъ.

(Продолженіе слѣдуетъ)



Контръ-адмиралъ Б. П. Дудоровъ

ВИЦЕ-АДМИРАЛЪ НЕПЕНИНЪ

[Продолженіе]

АВІАЦІЯ СЛУЖБЫ СВЯЗИ

Въ своихъ воспоминаніяхъ объ Авіаціи Балтійскаго моря, помѣщенныхъ на страницахъ „Морскихъ Записокъ" въ 1948-мъ году,[1] я уже говорилъ о томъ какъ случилось, что на мою долю выпало заняться организаціонной работой по созданію Русской Морской Авіаціи. Все же представляется необходимымъ сказать и здѣсь нѣсколько словъ объ этомъ такъ какъ вся эта исторія является весьма характерной для главнаго дѣйствующаго въ ней лица — Непенина, обрисовывая напористость его натуры, не признававшей никакихъ препятствій къ достиженію поставленной себѣ цѣли и его находчивость въ изысканіи средствъ къ ихъ преодолѣнію.

Кому именно принадлежала честь иниціативы примѣненія только что нарождавшагося новаго оружія — аэроплана — къ нуждамъ флота вообще, и въ Россіи въ частности, сказать трудно. Какъ обычно бываетъ подобныя идеи всплываютъ въ разныхъ углахъ земного шара почти одновременно, что нерѣдко служитъ поводомъ позднѣйшихъ споровъ объ историческомъ пріоритетѣ ихъ рожденія.

Повидимому, какъ это не разъ имѣло мѣсто и въ другихъ подобныхъ случаяхъ, первой давшей толчокъ этой мысли была Франція. По крайней мѣрѣ тамъ рождается гидроаэропланъ въ лицѣ поставленныхъ на поплавки аппаратовъ Фармана и Вуазена (1911-12 г. г.) и тамъ же въ 1913-мъ году Лейтенантъ запаса флота Бомонъ создаетъ первую въ мірѣ летающую лодку. Одновременно во Французской морской

[1] Воспоминанія эти были написаны еще до 2-й Мировой Войны для предполагавшагося Военнымъ Летчикомъ Б. Сергіевскимъ изданія Исторіи Летнаго Дѣла въ Россіи до 1917-го года, не осуществившагося изъ за войны и затѣмъ, по просьбѣ редакціи „М. З." сокращены въ соотвѣтствіи съ техническими возможностями журнала. — Б. Д.

литературѣ появляются статьи о возможности созданія особыхъ судовъ — авіаносцевъ — способныхъ сопровождать эскадры въ цѣляхъ воздушной развѣдки въ морѣ. И въ 1913-мъ году для опытовъ такой развѣдки была обрудована примитивная воздушная станція въ Санъ-Рафаэль снабженная четырьмя поплавковыми аппаратами, гдѣ какъ эти аппараты такъ и личный составъ помѣщались въ парусиновыхъ палаткахъ, и было даже приспособлено для подъема на палубу двухъ аппаратовъ небольшое посыльное судно (авизо), производившее испытанія на внутреннихъ бассейнахъ Бизерты.

Главнымъ препятствіемъ къ развитію морской авіаціи являлась крайняя ненадежность моторовъ того времени и, въ частности, французскаго „Гномъ", изумительно легкаго но малосильнаго и хрупкаго. Вынужденная посадка на воду для аппарата сухопутнаго типа грозила и ему и летчику гибелью. Но и постановка его на поплавки далеко не устраняла этой опасности. Въ погонѣ за облегченіемъ вѣса аппарата прочность его настолько ослабѣвалась, что, даже при небольшой волнѣ, взлетъ и посадка на воду вызывали серьезныя поврежденія.

Весьма вѣроятно, что все это и оказалось причиной того, что намѣтившая вѣрный путь талантливая французская мысль спасовала передъ техникой и уступила пальму первенства въ развитіи морской авіаціи другимъ. Даже тотъ фактъ, что первая летающая лодка, наиболѣе отвѣчавшая задачѣ, была сконструирована фанцузомъ, не помогъ дѣлу. Единственный заказъ на эти лодки до войны былъ данъ Россіей для Балтійскаго моря и послужилъ тамъ прототипомъ для конструкціи летающихъ лодокъ со стаціонарными моторами заводомъ Щетинина — такъ называвшихся „Девятокъ" — доставившихъ нашей авіаціи въ 1915-мъ году господство надъ стратегически важнымъ райономъ Рижскаго залива благодаря ихъ превосходнымъ маневреннымъ качествамъ.

Англія, Америка и Германія, съ ихъ высоко развитой промышленностью, быстро улучшавшія типы стаціонарныхъ моторовъ, за время войны выдвинулись на первое мѣсто. И все же лишь поздней осенью 1917-го года Русская Авіація Балтійскаго моря впервые потеряла упомянутое господство въ воздухѣ, чему въ высокой степени способствовалъ и общій моральный развалъ другихъ воинскихъ частей на островѣ Эзель.

Весь этотъ быстрый прогрессъ былъ, разумѣется, обязанъ войнѣ. А въ то время, когда была предпринята организація авіаціи въ нашемъ флотѣ, матерьяльная часть ея еще находилась въ чисто младенческомъ состояніи.

Получивъ приказаніе Эссена приступить къ этой работѣ Непенинъ отнесся къ нему съ глубокой вдумчивостью. Дѣлать что либо только для вида и удовлетворять начальство однимъ очкивтираніемъ было для него совершенно непріемлемо. Онъ ясно видѣлъ, что выполненіе поставленной ему задачи требуетъ не только отвлеченныхъ попытокъ завести при Службѣ Связи летчиковъ и летательные аппараты, но и тщательной разработки всѣхъ связанныхъ съ учрежденіемъ новаго вида службы плановъ и положеній законодательнаго характера, какъ въ отношеніи прохожденія службы, содержанія и прочихъ правъ и преимуществъ посвящающаго себя ей личнаго состава флота, такъ и въ области стратегическаго ея развертыванія и соотвѣтствующихъ проэктовъ строительныхъ работъ, финансовыхъ смѣтъ и пр.

При его собственной прегруженности реорганизаціей самой Службы Связи выполнить весь этотъ трудъ самъ онъ, разумѣется, былъ не въ состояніи. А потому, доложивъ всѣ эти свои соображенія Эссену, онъ поставилъ условіемъ своего согласія взять на себя эту работу предоставленіе ему въ помощь любого изъ офицеровъ Балтійскаго флота по его собственному выбору, что и было ему обѣщано.

МОЕ НАЗНАЧЕНІЕ

Я только что сдалъ свою послѣднюю работу, которой заканчивался Дополнительный Курсъ Военно-Морского Отдѣла Николаевской Морской Академіи весной 1912-го года.

Съ радостнымъ чувствомъ собирался уже уходить домой когда мнѣ доложили что въ пріемномъ залѣ меня ожидаетъ Капитанъ 2-го ранга Непенинъ. Крайне удивленный этимъ визитомъ выхожу къ нему.

„Вы навѣрное, торопитесь домой'' говоритъ онъ. „Позвольте подвезти васъ на моемъ извощикѣ. У меня есть къ вамъ дѣло. Дорогой и поговоримъ''. Поѣхали. И тутъ онъ ошарашилъ меня предложеніемъ поступить къ нему въ Служ-

бу Связи и взять на себя работу по организацiи авiацiи.

„Самъ я не могу заняться этимъ. Эссенъ разрѣшилъ мнѣ выбрать помощника. И этотъ выборъ я остановилъ на васъ. А если вы не согласитесь то и я долженъ буду отказаться отъ этой работы", рѣшительно заявилъ онъ. „У меня нѣтъ на нее ни времени ни силъ".

Какъ ни лестны были такiя слова въ устахъ человѣка, котораго за короткое время работы съ нимъ я уже научился глубоко уважать и оцѣнилъ какъ талантливаго организатора и неутомимаго работника, первымъ моимъ движенiемъ было желанiе категорически отказаться.

Причинъ этому было не мало. Во первыхъ я отнюдь не хотѣлъ ломать свою строевую карьеру.

Переходъ въ Службу Связи, являвшуюся, какъ-ни-какъ, несмотря на то, что она составляла неотъемлемую часть плавающаго флота, все же учрежденiемъ береговымъ, мнѣ ни въ какой степени не улыбался.

Моей мечтой, какъ и всякаго молодого строевого офицера, было поскорѣе достичь командованiя судномъ второго ранга. Между тѣмъ я, пробывъ въ стѣнахъ Академiи около трехъ лѣтъ (съ осени 1909-го по весну 1912-го) послѣ почти непрерывныхъ плаванiй на Дальнемъ Востокѣ и на Гардемаринскомъ Отрядѣ въ теченiи семи лѣтъ, уже чувствовалъ себя нѣсколько оторвавшимся отъ плавающаго состава. Да и для полученiя въ командованiе корабля слѣдовало, въ общемъ порядкѣ прохожденiя службы, пройти еще, по крайней мѣрѣ, годовой стажъ старшаго офицера одного изъ большихъ кораблей. На это я и разсчитывалъ въ данное время и изъ за этого-то и уклонился даже отъ дѣлавшихся мнѣ раньше неофицiальныхъ предложенiй поступить по окончанiи академiи какъ въ Морской Генеральный Штабъ, такъ и въ Штабъ Командующаго Морскими Силами Балтiйскаго Моря. По той же причинѣ я не рѣшался принять и предложенiе Конференцiи Академiи взять на себя чтенiе курса Организацiонной Тактики, съ предоставленiемъ мнѣ полной свободы въ составленiи его новой программы, такъ какъ читанный въ предшествовавшiе годы курсъ рѣзко критиковался слушателями и требовалъ коренной переработки. Ко всему этому изъ за тѣхъ же соображенiй я готовъ былъ даже потерять и заработанное окончанiемъ Академiи первымъ, право на заграничную командировку для усовершенствованiя знанiй.

Конечно, сдѣлать это было не легко, такъ какъ я всего за полтора года до этого женился, сыну моему было только полъ-года и перспектива службы старшаго офицера, крѣпко привязаннаго къ кораблю и могущаго бывать на берегу лишь короткими урывками, не особенно улыбалась. Все же тяготѣніе къ строевой службѣ преодолѣвало и эти семейныя соображенія.

Все это я совершенно откровенно высказалъ Непенину добавивъ, что объ авіаціи я не имѣю никакого понятія. Видѣлъ полетъ какого то француза въ Гатчино поднявшагося надъ лѣсомъ и затѣмъ плюхнувшагося въ болото, да прослушалъ въ Академіи пару лекцій по теоріи полета аппаратовъ тяжелѣе воздуха. И это все. О техникѣ же понятія не имѣю и, не будучи летчикомъ, едва ли смогу самъ въ ней разобраться въ необходимой мѣрѣ.

„А вы думаете, что кто нибудь другой у насъ объ этомъ что либо знаетъ?'' возразилъ онъ. „Вотъ мнѣ прислали двухъ летчиковъ недавно окончившихъ школу. Одного вы хорошо знаете. Инженеръ-Механикъ Д. Н. Александровъ[2] — вашъ соплаватель по „Боевому'' въ Артурѣ. Отличный механикъ и боевой офицеръ. Владимира съ мечами на береговомъ фронтѣ получилъ. Какой летчикъ — не знаю. Но объ организаціи понятія не имѣетъ. Другой—Лейтенантъ Піотровскій. Тотъ самый котораго на экипажномъ дворѣ въ Кронштадтѣ за первый перелетъ туда „надъ моремъ'' изъ Питера по Ново-Временской „всенародной'' подпискѣ бронзовой доской увѣковѣчили. Самъ говоритъ, что сѣлъ на этомъ дворѣ только потому, что бензинъ весь вышелъ. И какъ тамъ не разбился не понимаетъ. Ну, понятно, отъ такой передѣлки „потерялъ амбушюръ''[3]. А что касается организаціонной работы — то руками и ногами отъ нея открещивается. Да техниковъ то дѣла мы найдемъ. А вотъ основная структура, задачи, какими путями ихъ разрѣшить — вотъ надъ чѣмъ надо прежде всего подумать. А всѣ ваши другія возраженія я вамъ объ-

---

[2] Д. Н. Александровъ, уже въ 1911 г. командированный Отд. Возд. Флота во Францію, имѣлъ дипломъ Французскаго Аэро-Клуба по управленію аэропланомъ Морисъ-Фарманъ.

[3] Одно изъ „словечекъ'' Непенина, взятое отъ музыкантовъ игравшихъ на духовыхъ инструментахъ и означавшее человѣка потерявшаго способность давать на трубѣ чистый звукъ, и примѣнявшійся имъ къ людямъ потерявшимъ „вкусъ'' къ дѣлу или службѣ вообще. — Б. Д.

щаю устранить. Отъ Эссена получу обѣщаніе, что дастъ вамъ корабль второго ранга какъ только окончите эту работу. Зиму будете работать при Генеральномъ Штабѣ отъ его штаба. Значитъ ни тотъ ни другой штабъ быть на васъ въ претензіи за отказъ служить тамъ не сможетъ. За одно, если хотите, можете читать и лекціи въ Академіи. А что касается заграничной командировки, то какъ нибудь устроимъ, чтобы, вмѣсто академической, вамъ дали бы ее въ связи съ работой по авіаціи. Учиться самому летать вамъ не только незачѣмъ, но и некогда. Отъ васъ потребуется совсѣмъ другое. Что же касается матерьяльнаго положенія, то вы будете назначены на вакантную должность Начальника Восточнаго Района Службы Связи. А такъ какъ тамъ кромѣ одной радіостанціи ничего нѣтъ, да и та обслуживается Миннымъ Классомъ, то вы будете совершенно свободны для своей работы. Какъ и всѣ чины Службы Связи будете получать морское довольствіе по этой должности до утвержденія новыхъ положеній объ авіаціи''.

Скажу откровенно. Если бы кто другой, да еще не занимающій такого положенія, чтобы имѣть собственную власть всѣ эти соблазнительныя обѣщанія выполнить, надавалъ ихъ мнѣ такъ щедро, я бы усумнился и, вѣроятно, не повѣрилъ бы имъ. Но, какъ ни мало зналъ я еще въ ту пору Непенина, было такъ много въ его словахъ спокойной увѣренности въ своихъ силахъ все обѣщаемое выполнить, одновременно, внушавшей и мнѣ самому довѣріе къ собственной способности справиться подъ его руководствомъ съ возлагавшейся на меня работой, что, за какіе-то полъ-часа пути съ Васильевскаго Острова до моей квартиры въ Эртелевомъ переулкѣ, всѣ мои прежніе планы разсыпались какъ карточные домики, и я, своимъ согласіемъ, связалъ себя съ новымъ дѣломъ, которому, волей судьбы, несмотря на безукоризненное выполненіе Непенинымъ всѣхъ данныхъ имъ обѣщаній, мнѣ довелось посвятить цѣлые пять лѣтъ послѣдующей службы.

Практическій умъ Непенина во всякомъ дѣлѣ цѣнилъ прежде всего его прикладную сторону, возможность извлечь изъ него пользу въ данный моментъ, не увлекаясь одними, хотя бы и широкими, но проблематическими возможностями только въ будущемъ.

Нагляднымъ примѣромъ можетъ служить хотя бы слѣдующее воспоминаніе Капитана 2-го ранга П. Е. Стогова. Будучи во время войны съ Германіей озабоченъ скорѣйшимъ введеніемъ подводной радіосвязи съ находящимися въ морѣ подводными лодками съ цѣлью передачи имъ всѣхъ получавшихся свѣдѣній о движеніи непріятельскихъ судовъ, вѣроятныхъ мѣстахъ постановокъ нѣмцами минныхъ загражденій и вообще всего, что могло хоть въ малѣйшей степени способствовать успѣху и безопасности операцій этихъ судовъ, несшихъ героическую службу въ полныхъ всякихъ сюрпризовъ мелководныхъ водахъ Балтики, Непенинъ вызвалъ Стогова, спеціально занимавшагося этимъ вопросомъ при Морскомъ Генеральномъ Штабѣ, къ себѣ въ Ревель.

„Первая часть работы'' разсказываетъ послѣдній[4] „пріемъ подъ водой и въ полупогруженномъ состояніи, были провѣрены опытомъ на нѣсколькихъ лодкахъ, а вторая часть (телеграфированіе съ лодокъ въ подводномъ состояніи — Б. Д.) должна была быть провѣрена по полученіи отправителя незатухающихъ колебаній... Я сдѣлалъ ему докладъ и указалъ на рядъ блестящихъ возможностей для связи, когда будутъ получены отправители и будетъ поставлена спеціальная отправительная станція на берегу...

Непенинъ сказалъ, что отправители — это въ будущемъ, а вотъ „синицу въ руки" можно ли получить сейчасъ? Я отвѣтилъ, что „синица готова'' и ждетъ только заказа отъ Штаба Командующаго. Заказъ былъ данъ срочно и лодки наши были оборудованы радіотелеграфными пріемниками".

Какъ Начальникъ Службы Связи Непенинъ заботился не только о надлежащемъ техническомъ оборудованіи своей собственной части, чѣмъ, можно думать, ограничилось бы большинство людей на его мѣстѣ, но, въ неменьшей степени и о томъ, чтобы тѣ, которыхъ она обслуживала, могли въ возможно полной мѣрѣ этой службой пользоваться и, при томъ, поскорѣе, „сейчасъ", не дожидаясь пока „громъ грянетъ'' и тѣ, кому самимъ надлежало подумать объ этомъ, „не перекрестятся".

Никогда не забывая своихъ собственныхъ словъ о томъ, что будь бы у насъ въ Портъ-Артурѣ надлежаще поставлено наблюденіе за моремъ то „флотъ не гибъ бы у своихъ бере-

---

[4] П. Е. Стоговъ — Письмо автору, 8 Янв. 56 г.

говъ", онъ не считалъ для себя возможнымъ ни выжидать, ни оставаться въ „своей хатѣ съ краю". И, благодаря его вмѣшательству эта „синица" быстро свила свое гнѣздо на нашихъ подводныхъ лодкахъ.

Недаромъ въ числѣ тѣхъ, кто, неся въ тѣ годы боевую службу въ Балтiйскомъ морѣ и на себѣ лично испытавъ заботу Службы Связи о безопасности ихъ кораблей во время операцiй, съ благодарностью вспоминаютъ имя ея начальника Адрiана Непенина, такъ часто встрѣчаются имена офицеровъ подводниковъ.

Вотъ и тогда, вручая мнѣ работу по организацiи авiацiи, онъ прежде всего ждалъ отъ меня не пространныхъ теоретическихъ разсужденiй „о безсмертiи души рябчика", не широкихъ теоретическихъ плановъ о будущихъ возможностяхъ этого оружiя, а всего лишь простыхъ и ясныхъ разрѣшенiй вопроса о наиболѣе цѣлесообразномъ использованiи „наличнаго" матерьяла въ соотвѣтствiи съ основной задачей Службы Связи, которой авiацiя придавалась — наблюденiя за моремъ.

Однако и эту, столь упрощенную задачу, выполнить было не такъ то легко по той простой причинѣ, что самого основного военно-организацiоннаго элемента — знанiя свойствъ оружiя — не только ни у кого еще не было, но и быть не могло, такъ какъ и сама техника того едва нарождалась. Не только „синицъ въ рукахъ", но и „журавлей въ небѣ", умѣющихъ хотя бы просто хорошо летать въ немъ, и на которыхъ можно было бы положиться даже только въ этомъ отношенiи, на лицо не существовало. Не даромъ первые наши морскiе летчики такъ и называли себя — „пiонерами"[5].

А между тѣмъ простая цѣлесообразность предъявляла къ морской воздушной развѣдкѣ весьма широкiя требованiя. Горизонтъ видимости береговыхъ постовъ, уже тогда оборудованныхъ отличными приборами для наблюденiй и связи, былъ

[5] На поднесенномъ мнѣ Высочайше утвержденнаго нагруднаго знака морского летчика (крылатый якорь въ вѣнкѣ изъ якорнаго каната) первыми летчиками Балтiйскаго моря имъ награжденнаго выгравировано вмѣстѣ съ ихъ именами — „Организатору — пiонеры". Приказомъ по Морск. В-ву право ношенiя этого знака было, въ изъятiе отъ общихъ правилъ, т. к. летчикомъ я самъ такъ и сдѣлался, предоставлено мнѣ за труды по организацiи морской авiацiи". — Б. Д.

довольно великъ. Авіація должна была значительно его расширить. Но хрупкость авіаціонныхъ моторовъ, грозившая вынужденной посадкой вдали отъ берега, дѣлала дальніе полеты одиночныхъ аппаратовъ въ море весьма рискованными. Держаться группами они не могли изъ за трудности варьировать число оборотовъ мотора и, въ лучшемъ случаѣ это было доступно только парамъ, въ которыхъ оба летчика могли примѣнять взаимное маневрированіе. И, если даже по состоянію моря или другой причинѣ одинъ изъ нихъ не смогъ бы оказать помощь сѣвшему лично, все же его донесеніе на базу позволило бы выслать помощь оттуда. Такимъ образомъ минимальной тактической единицей теоретически представлялась именно ПАРА[6].

Цѣлесообразность воздушной развѣдки требовала значительнаго расширенія ею горизонта наблюдательныхъ береговыхъ постовъ, который въ свѣтлое время дня могъ считаться вполнѣ надежнымъ не менѣе сорока миль. Радіусъ же дѣйствій аэроплана того времени, при скорости около 50 узловъ и запасѣ горючаго на четыре часа полета, не превышалъ 100 миль, что, даже при большомъ горизонтѣ видимости съ аппарата, не позволяло считать дальность воздушной развѣдки свыше 125 миль.

Для покрытія развѣдкой на эту дистанцію всей полуциркульной площади моря съ воздушной станціи надо было производить ее по крайней мѣрѣ по тремъ радіусамъ, т. е. высылать единовременно по шести аппаратовъ, а для непрерывности наблюденія за моремъ въ теченіи сутокъ требова-

---

[6] Справедливость этихъ опасеній печально оправдалась во время войны. Въ 1915-мъ году летчикъ Инж.-Мех. Лейт. В. Е. Звѣревъ со Старшимъ Офицеромъ авіаматки „Орлица" Ст. Лейт.-мъ С. М. Кавелинымъ, испросившимъ мое разрѣшеніе принять участіе въ развѣдкѣ на Виндаву съ цѣлью провѣрки новаго прицѣла для аэро-бомбъ, вынужденные сѣсть на воду изъ за неисправности мотора, что не было замѣчено другимъ летчикомъ, были подобраны нѣмцами. При этомъ они сожгли свой аппаратъ и уничтожили сигнальный кодъ. Объ ихъ плѣненіи нѣмецкіе летчики сообщили намъ сброшенной эстафетой. Та же участь постигла Лейт-та Галибина съ его механикомъ. И я самъ съ летчикомъ Лейт-мъ В. А. Литвиновымъ едва избѣжали того же во время аттаки на Виндаву, когда, изъ за неисправности въ бензино-проводѣ, лишь благодаря искусству летчика, удалось дотянуть до миннаго поля въ Ирбенѣ, посреди котораго мы сѣли на воду и были оттуда прибуксированы на Церель моторнымъ катеромъ авіаціи вызваннымъ наблюдавшимъ за нами аппаратомъ. — Б. Д.

лось повторять ее не рѣже какъ каждые четыре часа. Отсюда вытекали составъ воздушнаго отряда въ шесть аппаратовъ и воздушнаго дивизіона изъ трехъ отрядовъ.

Для обслуживанія этихъ частей необходимо было оборудовать воздушныя базы, получившія имя Воздушныхъ Станцій 1-го разряда, съ ангарами, мастерскими для ремонта, радіостанціями и жилыми помѣщеніями для офицеровъ и команды, лазаретомъ и операціонной комнатой въ отдаленныхъ отъ центровъ пунктахъ и т. п.

Къ излагающей всѣ эти умозрительныя соображенія планировки Авіаціи Службы Связи подробной докладной запискѣ была приложена карта Балтійскаго Моря, иллюстрирующая въ краскахъ полное покрытіе воздушной развѣдкой Балтійскаго моря отъ параллели Либавы и до подступовъ къ Финскому и Ботническому заливовъ.

Согласно этой схемѣ и опредѣлялась потребность минимальнаго развертыванія путемъ созданія Воздушныхъ Станцій 1-го разряда въ Порту Императора Александра III, на западномъ берегу острова Эзель и въ западной части Або-Оландскихъ шхеръ, съ рядомъ вспомогательныхъ опорныхъ пунктовъ (Виндава, о-въ Даго, Гапсаль, Ганге, Ревель, Свеаборгъ и др.) способныхъ снабдить горючимъ и оказать помощь случайно нуждающемуся въ этомъ аппарату.

Въ соотвѣтствіи съ общей схемой подраздѣленія Службы Связи на „районы", вся ея авіаціонная часть сводилась въ „Воздушный Районъ" подъ командой Начальника этого района. Мѣстопребываніемъ его штаба предполагался Портъ Императора Александра III, т. к. этой станціи, по ея климатическимъ условіямъ предназначалось стать одновременно и учебной и опытной. Этому особенно способствовало базированіе на портъ Минной Дивизіи, позволявшее имѣть постоянную совмѣстную практику въ маневрированіи съ миноносцами.

Повидимому не столько довольно объемистая докладная записка, сколько упомянутая карта, благодаря ея простой наглядности, сыграла рѣшающую роль не только для Непенина, для котораго она оказалась любимой имъ „синицей", но и во всѣхъ высшихъ инстанціяхъ, включая Всеподаннѣйшій докладъ Морского Министра, въ утвержденіи этихъ основныхъ положеній развертыванія новой части.

Только въ отношеніи Або-Оландскаго района, стратегическое значеніе котораго съ быстрымъ прогрессомъ изученія

его глубоководныхъ фарватеровъ все яснѣе осознавалось всѣми, дипломатическія соображенія еще долго задерживали выполненіе этой части программы, и къ строительнымъ работамъ на выбранномъ мною для станціи островѣ Дегерэ (близъ Маріенхамна) удалось приступить лишь въ 1914-мъ году.

Не малую роль въ положительномъ разрѣшеніи этого вопроса сыграла работа молодого офицера, бывшаго корабельнымъ гардемариномъ и вахтеннымъ офицеромъ въ моей вахтѣ на „Славѣ" въ 1906-7 гг., а въ зиму 1912-1913 гг. и слушателемъ старшаго курса Военно-Морского Отдѣла Николаевской Морской Академіи, гдѣ я тогда читалъ лекціи по Организаціонной Тактикѣ, Лейтенанта Ф. Ю. Довконта.

„Весной 1913 года" вспоминаетъ онъ[7], „я впервые встрѣтился на дѣлѣ съ Адріаномъ Ивановичемъ въ Моргенштабѣ . . . Альтфатеръ[8], давшій мнѣ работу „Оборона Або-Оландскаго района" сказалъ, чтобы я, когда буду писать о Службѣ Связи, посовѣтовался бы съ Непенинымъ. Я пришелъ. Онъ встрѣтилъ меня „строго" и ничего не сказалъ. „Вы Генеральнаго Штаба, а я нѣтъ. Вы должны сами знать".

Самостоятельно изучивъ вопросъ теоретически и исторически Довконтъ составилъ обстоятельный обзоръ стратегическаго значенія района и его фарватеровъ, освѣтивъ его примѣрами борьбы за него со временъ Петра и намѣтивъ наиважнѣйшие пункты минной и артиллерійской обороны съ моря его стратегическихъ фарватеровъ. Работу свою онъ закончилъ словами: „Мои выводы и соображенія надо обязательно провѣрить на мѣстахъ".

Это понравилось. Въ Маѣ была назначена комиссія изъ Колчака, Непенина, Давыдова и самого Довконта, которая, обойдя шхеры на миноносцѣ Службы Связи „Лейтенантъ Бураковъ", провѣрила всѣ выводы автора этой работы и всецѣло ихъ одобрила.

„Съ этого времени" говоритъ онъ „Непенинъ взялъ меня подъ покровительство", выразившееся въ томъ, что Довконтъ привлекался имъ къ работѣ въ рядѣ состоявшихъ подъ его предсѣдательствомъ комиссій, какъ напримѣръ, по оборудо-

---

7) Письма автору I. Янв. и Iюля 1956 г.

8) Ст. Лейт. В. М. Альтфатеръ — Нач-къ I-го Оперативнаго Отд. М. Г. Ш. вѣдавшаго Балтійскимъ Театромъ.

ванію нефтехранилищъ Свеаборгскаго порта, по установленію контакта Службы Связи съ крѣпостью Императора Петра Великаго и пр.

Впослѣдствіи, мало-по-малу, почти всѣ намѣченныя тогда Довконтомъ мѣры, включая и большія оборонительныя сооруженія, законченныя уже во время командованія Непенинымъ флотомъ, были въ Або-Оландскомъ районѣ выполнены. Но главнымъ результатомъ его работы былъ тотъ толчокъ къ принципіальному разрѣшенію Русскимъ Правительствомъ уже до войны вопроса объ отказѣ отъ возложенныхъ Парижскимъ Трактатомъ 1856-го года ограниченій суверенныхъ правъ Россіи по созданію тамъ какихъ либо военныхъ укрѣпленій. Въ частности это развязало руки и въ отношеніи начала весной 1914-го года строительныхъ работъ на авіаціонныхъ станціяхъ въ Або и на островѣ Дегерэ.

ОПЫТНАЯ СТАНЦІЯ ВЪ ПЕТЕРБУРГѢ

Выполненіе всей кабинетной работы сильно облегчалось тѣмъ, что мнѣ въ Генеральномъ Штабѣ былъ отведенъ столъ при Первомъ Оперативномъ Отдѣленіи и предоставлено право непосредственнаго доклада Начальнику Штаба, Морскому Министру, Адмиралтействъ Совѣту и сношеній съ представителями другихъ Вѣдомствъ и комиссіями Государственной Думы по всѣмъ касающимся ихъ вопросамъ отъ лица Штаба.

Благодаря же черезвычайно внимательному отношенію къ дѣлу со стороны самого Морского Министра Адмирала И. К. Григоговича лѣтомъ 1912 г. удалось оборудовать въ Галерной Гавани на отпущенныя внѣ смѣтъ изъ общихъ средствъ Министерства деньги, временную опытную станцію для обученія оканчивающихъ Качинскую школу летчиковъ управленіе гидроаэропланами. Съ этой цѣлью были пріобрѣтены разборные ангары системы Кебке, гидроаэропланъ Фармана, быстроходный моторный катеръ для оказанія помощи летчикамъ и разное снаряженіе послѣднихъ.

Всѣмъ этимъ вѣдалъ Инж.-Мех. Подполковникъ Александровъ, назначенный начальникомъ станціи.

По его большой близорукости оказавшійся не приспособленнымъ для посадокъ на воду, требовавшихъ большой точности, „Дядя Митя", какъ его прозвали весьма уважавшіе его, какъ начальника, летчики, въ административной должно-

сти оказался вполнѣ на мѣстѣ. Этому особенно способствовалъ тотъ корпоративный духъ, строевая выправка и чувство гордости своей частью, которыми онъ проникся уже съ первыхъ лѣтъ своей службы, идя на Дальній Востокъ на эскадренномъ миноносцѣ „Сомъ” (впослѣдствіи переименованный въ „Боевой”), который въ то время былъ причисленъ къ Гвардейскому Экипажу.

Въ ожиданіи прибытія съ Качи первыхъ летчиковъ — Лейтенанта Б. А. Щербачева, Мичмановъ П. Ваксмута, И. Кульнева, П. Липгардта, В. Литвинова и Инж.-Мех. Пор. В. Звѣрева необходимо было немедленно получить другіе гидроаэропланы, такъ какъ единственный Фарманъ явно никуда не годился. Посадки на воду были очень затруднительны и даже на тихихъ водахъ „Маркизовой Лужи”, постоянно сопровождались какими-нибудь поломками. Но и ни одинъ изъ существующихъ аппаратовъ также не былъ удовлетворителенъ. Надо было его сконструировать и для этой цѣли подыскать соотвѣтствующаго человѣка. Ни я самъ и никто изъ тѣхъ, болѣе знакомыхъ съ авіаціонными кругами лицъ, къ которымъ я обращался за совѣтомъ, указать таковаго не смогли.

И, вотъ, когда я въ полномъ отчаяніи разсказалъ объ этой проблемѣ Непенину, этотъ „сѣрый”, какимъ пренебрежительно считали его многіе потому, что онъ не прошелъ никакихъ спеціальныхъ классовъ, человѣкъ, быстро ее разрѣшилъ. Сосредоточенно думая шагалъ онъ по кабинету, куря одну за другой свои „собственныя” папиросы, дѣлая изъ нихъ, по обычаю своему, по двѣ-три затяжки, бросая окурки въ одну изъ переполненныхъ пепельницъ и тотчасъ закуривая слѣдующую. Помню, какъ то, удивленный такой расточительностью — бывало въ день за работой онъ выкуривалъ почти всю коробку въ двѣсти пятьдесятъ штукъ — я упрекнулъ его за это. „Баринъ такъ любитъ” усмѣхнувшись отвѣтилъ онъ, и до конца жизни этой своей привычкѣ не измѣнилъ.

Выкуривъ такимъ образомъ штукъ десять онъ остановился передо мной.

„А вы попробуйте переговорить съ Сикорскимъ. Думаю, что онъ одинъ сможетъ вамъ въ этомъ помочь”.

Откуда онъ зналъ о работахъ этого молодого таланта сказать не могу. Къ стыду своему долженъ сознаться, что тогда имя это мало мнѣ сказало. До такой степени я былъ

тогда еще далекъ отъ того дѣла въ которое меня впрягла лишь напористость Непенина.

Совѣтъ его пришелся, какъ говорится „прямо въ точку". Игорь Ивановичъ Сикорскій, согласившійся занять должность Авіаціоннаго Инженера Службы Связи Балтійскаго Моря, съ утвержденія Государя получилъ это назначеніе.

Кто могъ тогда предвидѣть, что этому скромному двадцати-двухлѣтнему юношѣ, котораго всѣ полюбили, а Непенинъ ласково звалъ за-глаза „Игорекъ", предстояло въ недалекомъ будущемъ стать однимъ изъ самыхъ выдающихся инженеровъ-конструкторовъ авіацiи и вплести свое имя въ славный вѣнокъ исторiи завоеванія воздуха человѣкомъ.

Интуиція Непенина въ выборѣ людей блестяще оправдалась.

Спроэктированный Сикорскимъ и построенный Русско-Балтійскимъ Вагоно-строительнымъ заводомъ поплавковый аппаратъ со стаціонарнымъ двигателемъ, получившій имя „С-10" (Сикорскій 10), не только счастливо разрѣшилъ наши учебныя задачи, но въ началѣ войны отлично несъ и боевую развѣдочную службу.

Въ 1913-мъ году, совершивъ съ Сикорскимъ полетъ надъ Петербургомъ и заливомъ на его „Ильѣ Муромцѣ", я сразу оцѣнилъ его преимущества для морской развѣдки. По моему докладу аппаратъ былъ пріобрѣтенъ Морскимъ Вѣдомствомъ съ цѣлью поощренія завода къ дальнѣйшей работѣ въ этомъ направленіи. При этомъ, въ согласіи съ общими требованіями морской авіаціи, онъ долженъ былъ быть поставленъ на поплавковое шасси. Это крайне задержало его готовность и лишь передъ самой войной онъ былъ доставленъ заводомъ въ Портъ Императора Александра III. Самъ же Сикорскій, вскорѣ отказавшись отъ службы, перешелъ на этотъ заводъ, отдавшись конструкторской работѣ надъ усовершенствованіемъ четырехъ-моторныхъ аэроплановъ, во время войны, подъ именемъ „Витязей" успѣшно обслуживавшихъ русскую армію.

Слѣдуетъ отмѣтить, что два человѣка, имена которыхъ тѣсно связаны съ осуществленіемъ идеи многомоторныхъ аппаратовъ, оба, въ той или иной степени, были прикосновенны къ нашему флоту. Первый — ихъ конструкторъ — И. И. Сикорскій — получилъ подготовку къ дальнѣйшему высшему техническому образованію въ стѣнахъ Морского Корпуса который онъ былъ вынужденъ оставить по состоянію здоровья,

а директоромъ Русско-Балтійскаго Вагоностроительнаго завода — Шидловскій, благодаря энергіи и настойчивости котораго, вопреки мнѣнію другихъ членовъ его правленія, протестовавшихъ противъ, какъ имъ казалось, безплодныхъ расходовъ на опыты ихъ строительства, они были доведены до успѣшнаго конца, былъ Капитанъ 1-го ранга въ отставкѣ. Во время Германской войны, когда „Витязи'' Сикорскаго были заказаны для арміи, и тотъ и другой оказались на сухопутномъ фронтѣ, гдѣ Шидловскій, въ чинѣ Генералъ-Майора Инженерныхъ войскъ, командовалъ авіаціонной частью составленной изъ этихъ аэроплановъ, а Сикорскій непрерывно работалъ надъ улучшеніемъ ихъ боевыхъ качествъ.

Непенинъ, имѣвшій большой опытъ въ дѣлѣ строителства постовъ Службы Связи, рекомендовалъ мнѣ такъ же привлечь къ планированію всѣхъ зданій Инженеръ-Строителя Порта Императора Петра Великаго, одновременно являвшагося и Строителемъ Маяковъ Балтійскаго моря, подполковника А. И. Яронъ. Я уже упоминалъ объ этомъ талантливомъ и полномъ энтузіазма къ своему дѣлу человѣкѣ, благодаря которому, всѣ строительныя работы на о-вѣ Эзель были настолько закончены къ началу войны, что, когда по мобилизаціи, авіаціи было приказано перейти туда изъ Либавы, прилетѣвшіе аппараты нашли тамъ вполнѣ оборудованную для нихъ базу. Офицеры и команда размѣщены были въ удобныхъ домахъ и казармахъ. Имѣлись баня, лазаретъ съ операціонной комнатой и т. д. Оставалось лишь обмеблировать жилыя зданія и оборудовать мастерскія станками, что и было быстро выполнено какъ путемъ реквизицій на самомъ островѣ, давшихъ даже автомобили, такъ и присылкой Непенином нужнаго имущества изъ Ревеля.

Помимо своей непосредственной работы по авіаціи я иногда привлекался Непенинымъ и къ выполненію другихъ заданій по моей прямой спеціальности.

Такъ, напримѣръ, когда по мысли Непенина центральныя станціи Службы Связи Южнаго района ((Ревель) и Сѣвернаго (Скаттуденъ) въ цѣляхъ полнаго обезпеченія быстроты и секретности телефонныхъ сношеній между ними и частями флота, соединялись собственнымъ подводнымъ кабелемъ, онъ поручилъ мнѣ, какъ штурману, вести прокладку кратчайшаго

курса на миноносцѣ „Лейтенантъ Бураковъ'' идя мателотомъ прокладывавшаго кабель „Силача". И когда, по окончанiи работы остался неупотребленнымъ большой кусокъ кабеля, почти равный вычисленному специалистомъ Почтово-Телеграфнаго Вѣдомства Профессоромъ Осадчимъ запасу на колебанiя въ курсахъ. Непенинъ радовался этой экономiи какъ будто получилъ личный подарокъ. И дѣйствительно онъ вскорѣ нашелъ ему полезное примѣненiе.

Эта забота о „казенной копѣйкѣ'', въ связи съ его собственной „сѣростью" въ теоретическихъ наукахъ, привела однако одинъ разъ къ его полному пораженiю тѣмъ же Осадчимъ на совѣщанiи о прокладкѣ кабеля для нуждъ крѣпости Императора Петра Великаго. Профессоръ настаивалъ на введенiи въ кабель усилительныхъ катушекъ, весьма удорожавшихъ работу. Непенинъ, не получивъ достаточной подготовки къ этому вопросу со стороны флагманскаго специалиста штаба Командующаго, вступилъ въ споръ, назвавъ эти катушки „пупинизацiей'' кабеля. Осадчiй реагировалъ весьма рѣзко выявивъ непониманiе вопроса Непенинымъ и, закончивъ свои возраженiя ироническимъ повторенiемъ его выраженiя — „такъ вотъ для чего нужна эта пупинизацiя'' — разбилъ его въ пухъ и прахъ[9]. Непенинъ призналъ свое пораженiе и не только не обидѣлся на Осадчаго за выраженiе ярко подчеркнувшее техническую его слабость, но и проникся къ нему еще большимъ уваженiемъ.

Закончивъ къ веснѣ 1913-го года всю подготовительную работу по организацiи авiацiи, проведя всѣ нужныя бюджетныя и законодательныя положенiя черезъ Адмиралтействъ Совѣтъ и Комиссiи Министерства Финансовъ, Государственнаго Контроля и Государственной Думы, и поставивъ на рельсы работы по подготовкѣ личнаго состава и строительства я полагалъ свою задачу оконченной, когда Непенинъ самъ заговорилъ объ этомъ со мною.

„Ну, вотъ, на бумагѣ все готово. А кто же все это будетъ проводить въ жизнь?"

---

9) Кап. I р. Инж.-Мех. В. П. Орловъ, Письма автору 7. 11. 55 и 31. 12. 1958 г.

Я отвѣтилъ, что теперь у насъ есть подготовленные летчики. Рано или поздно имъ придется стать во главѣ организуемыхъ частей авіаціи и что лучше всего имъ къ этому подготовляться на дѣлѣ.

„Такъ-то-такъ" отвѣтилъ онъ. „Но сейчасъ имъ еще самимъ надо хорошенько подъучиться. Да и молоды они сейчасъ для налаживанія всей административной работы. Знаете хорошее правило: — кто какое дѣло продумалъ, тотъ и долженъ дать ему ходъ. Кромѣ васъ никого другого, могущаго это выполнить, сейчасъ нѣтъ. Даю слово — въ будущемъ году отпущу васъ. А теперь не могу. Кстати вы говорили, что въ Монако предстоитъ международный конкурсъ гидроаэроплановъ. Надо послать туда комиссію. Во главѣ ея будете вы, а за-одно съѣздите во Францію, Англію и Германію посмотрѣть, что тамъ дѣлается до этой части, и сможете купить нужное снаряженіе и обмундировку для летчиковъ, о которой говорили, черезъ нашихъ Агентовъ, которымъ Генеральный Штабъ дастъ соотвѣтствующія инструкціи. Да и отдохнете тамъ".

Въ отдыхѣ я дѣйствительно крайне нуждался, такъ какъ, въ связи съ подготовкой Академическихъ лекцій и редактированіемъ издававшихся Академіей записокъ по нимъ, я въ минувшую зиму работалъ въ Генеральномъ Штабѣ съ девяти часовъ утра до пяти вечера и потомъ дома нерѣдко за полночь. Переутомленіе давало себя знать. Съ другой стороны было жаль, что мнѣ не удалось закончить вторую часть курса — организацію боевыхъ и вспомогательныхъ частей флота (первая включила лишь организацію личнаго состава) — и думалось, что можетъ быть, оставаясь въ Службѣ Связи, удастся какъ-нибудь сдѣлать и это.

Отлично зналъ Непенинъ чѣмъ и какъ, не насилуя волю человѣка, можно побудить его съ легкимъ сердцемъ подчиниться тому, что ему отъ него въ данный моментъ требовалось. И, имѣя власть просто не отпустить меня, онъ, вмѣсто примѣненія ея, какъ сдѣлало бы большинство, психологически умѣло использовалъ обстановку и добился своего не вызвавъ съ моей стороны никакого внутренняго протеста.

Всѣ обѣщанія свои онъ выполнилъ и въ маѣ 1913-го года я, во главѣ комиссіи, въ составѣ летчиковъ Инж.-Мех. Кап. 2 р. Д. Н. Александрова (отъ Балтійскаго Флота) и Инж.-Мех.

Лейт-та И. И. Стаховскаго (отъ Чернаго Моря) выѣхалъ въ Монако.

Сомнѣваюсь, что бы кому либо еще въ исторіи Русскаго Флота доводилось быть командированнымъ „по дѣламъ службы'' въ это царство рулетки. Но ни широкое гостепріимство самого Князя Монако, главы конкурсной комиссіи милліонера Жака Шнейдеръ и владѣльца Казино — Луи Бланъ, ознаменовавшаго закрытіе конкурса великолѣпнѣйшимъ фейерверкомъ, ни даже выбитыя въ ознаменованіе этого „Перваго Международнаго Конкурса Гидроаэроплановъ'' именныя бронзовыя медали, выданныя всѣмъ участникамъ и почетнымъ гостямъ, не могли загладить факта полнаго провала самого „героя" событія — гидроаэроплана.

При малѣйшей волнѣ поплавки ломались и при взлетѣ и при посадкѣ. При полномъ штилѣ благополучный получасовой полетъ на небольшой высотѣ уже вызывалъ восторги зрителей. Преобладали все тѣ-же моторы „Гномъ'', та же хрупкая конструкція „этажерокъ".

Ничего ободряющаго не дало и состоявшееся, благодаря содѣйствію нашего Морского Агента во Франціи Капитана 1-го ранга Карцева, посѣщеніе испытательной станціи Французскаго флота въ Санъ-Рафаэль, летчики которой весьма пессимистически отзывались о своихъ Вуазенахъ и Фарманахъ.

Оставивъ Александрова въ Парижѣ для закупки авіаціоннаго снабженія и обмундированія (Стаховскій отпросился домой) я самъ поѣхалъ въ Англію, гдѣ Капитанъ 1-го ранга Волковъ устроилъ для меня посѣщеніе опытной морской станціи въ Портсмутѣ.

Очень скромныхъ размѣровъ, станція эта все же произвела много болѣе солидное впечатлѣніе чѣмъ Санъ-Рафаэль: вмѣсто палатокъ — деревянные ангары; прекрасный гидроаэродромъ въ лицѣ обширныхъ рейдовъ порта и, наконецъ, сами гидроаэропланы, весьма сходные съ нашими „С-10'', со стаціонарными моторами „Сальмсонъ", все выглядѣло солидно и дѣловито. Все же, не считая обратившей на себя вниманіе системы вывода на воду и ввода въ ангары аппаратовъ на особыхъ телѣжкахъ, я и тутъ не нашелъ ничего, что уже не имѣлось бы у насъ. А наши проэкты строительства станцій далеко все это превосходили.

Можетъ показаться смѣшнымъ, что я сказалъ о телѣжкахъ. Вѣдь идея была такъ проста. Однако, когда въ 1925-мъ

году Начальникъ Морской Авіаціи Тихаго Океана въ Америкѣ увидѣлъ на фотографіяхъ нашихъ станцій именно эти спуски и телѣжки, онъ пришелъ въ восторгъ. „А мы то до сихъ поръ деремъ днища аппаратовъ таская ихъ по песку" воскликнулъ онъ. Такъ вотъ и Лѣсковскій „Лѣвша" только въ той же самой Англіи узналъ, что „нельзя чистить ружейные стволы кирпичемъ" и просилъ Платова доложить о томъ самому Императору.

Попросивъ Волкова дать заказъ на моторы я вернулся въ Парижъ. Тѣмъ временемъ Александровъ познакомился во французскомъ Аэро-Клубѣ съ конструкторомъ, Лейтенантомъ запаса флота Бомонъ, работавшимъ надъ „летающей лодкой", которую онъ не успѣлъ приготовить къ прошедшему конкурсу и, по возвращеніи моемъ туда, представилъ его мнѣ въ Аэро-клубѣ. Оказалось, что французское морское министерство отнеслось къ его идеѣ холодно, никто его не поддержалъ финансово, и онъ оказался, что называется, „въ дырѣ". Но лодку онъ уже все-таки закончилъ и даже испыталъ въ полетахъ.

Прямо изъ клуба мы проѣхали загородъ, гдѣ на берегу Сены стоялъ убогій деревянный навѣсъ, а въ немъ лодка, сразу прельстившая мой морской глазъ своими обводами. Была она невелика, построена изъ фанеры и двигателемъ былъ „Гномъ", но все же двумѣстной. Отличный летчикъ Бомонъ предложилъ мнѣ полетать съ нимъ и я пришелъ въ восторгъ отъ ея летныхъ качествъ. Мы летали надъ Парижемъ, пролетѣли подъ однимъ изъ мостовъ, нѣсколько разъ садились на воду и я былъ пораженъ съ какой легкостью она отрывалась отъ воды. Этому особенно способствовало примѣненіе къ конструкціи ея днища „редана" — уступа, подъемъ на который при разбѣгѣ, отрывая отъ воды корму, сводилъ къ минимуму задерживающее скорость треніе дна о воду и облегчалъ подъемъ въ воздухъ. Насколько я знаю это было впервые примѣнено для гидроаэроплановъ, и впослѣдствіи вводилось и въ конструкцію поплавковъ.

Благодаря тому, что смѣты авіаціи уже были утверждены и Адмиралъ Григоровичъ съ полнымъ довѣріемъ относился ко всѣмъ моимъ представленіямъ, не только эта первая лодка Бомона была тотчасъ же пріобрѣтена черезъ Морского Агента и самъ Бомонъ приглашенъ въ Россію для обученія нашихъ летчиковъ въ Петербургѣ, но сформированной имъ фир-

мѣ „Ф. Б. А.” былъ данъ и довольно крупный заказъ на эти лодки. Несмотря на это компанія эта оказалось настолько слаба финансово, что хотя Русское Правительство гарантировало уплату тотчасъ по отправкѣ каждой изъ лодокъ въ Россію, Бомонъ съ трудомъ смогъ поставить намъ до войны всего три лодки. Остальныя же съ началомъ войны были секвестрованы Французскимъ правительствомъ вмѣстѣ съ запасными моторами и прочимъ имуществомъ. Все же, какъ уже было сказано раньше, эта лодка сыграла весьма полезную для авіаціи Балтійскаго моря роль, давъ ей болѣе быстроходныя и поворотливыя, чѣмъ поплавковые аппараты, летающія лодки отечественной конструкціи, образцомъ для которыхъ она послужила.

Попытка моя, по прибытіи въ Берлинъ, ознакомиться съ состояніемъ Германской морской, или хотя бы военной авіацiей, потерпѣла неудачу. Черезъ нашего Морского Агента мнѣ было отвѣчено, что „частные” аэродромы открыты для всѣхъ и никакого разрѣшенія на ихъ посѣщеніе не требуется. О военныхъ же дипломатично умалчивалось. А потому, не задерживаясь въ Германіи, я на другой же день выѣхалъ въ Россію.

Сдѣлавъ докладъ Морскому Генеральному Штабу и Министру о результатахъ моей командировки я покинулъ гостепріимныя стѣны Адмиралтейства и перебрался въ Ревель, получивъ столъ въ штабѣ Службы Связи. Однако фактически я почти все лѣто этого года провелъ въ разъѣздахъ. Начинались строительныя работы на о. Эзель, надо было подготовить все для переноса осенью Петербургской Опытной Станціи въ Портъ Императора Александра III, хорошенько ознакомиться съ Або-Оландскимъ райономъ и пр. Ко всему этому время-отъ-времени приходилось наѣзжать и въ Петербургъ для скорѣйшаго проведенія по канцеляріямъ всѣхъ положеній по администраціи, хозяйству, служебномъ и матерьяльномъ положеніи ея чиновъ и пр.

Разумѣется я держалъ все время Непенина въ полномъ курсѣ хода всѣхъ этихъ дѣлъ и нерѣдко получалъ отъ него весьма цѣнныя указанія основанныя на его личномъ опытѣ. Однако онъ, давая мнѣ руководящія указанія и совѣты, никогда не вмѣшивался въ излишнія подробности. Со своей стороны, оберегая его время, крайне занятое прямой работой

по Службѣ Связи, я старался не обременять его этими мелочами, что онъ очень цѣнилъ. Быть можетъ именно потому то онъ, какъ утверждалъ Начальникъ Хозяйственной части Службы Связи Полковникъ Егуновъ, и бывалъ непосредственно послѣ моихъ докладовъ въ лучшемъ настроеніи, что они его не только не утомляли, но и давали передышку головѣ перегруженной мыслями о подобныхъ мелочахъ, о которыхъ ему непрерывно приходилось самому думать. Я же, конечно, со своей стороны, будучи глубоко ему благодаренъ за такое отношеніе, никогда не позволялъ себѣ злоупотреблять его довѣріемъ и съ открытой душей шелъ къ нему со всѣми моими сомнѣніями и заботами.

Чтобы предоставить мнѣ возможность слѣдить за строительствомъ воздушныхъ станцій Непенинъ постоянно предоставлялъ въ мое полное распоряженіе прикомандированный къ Службѣ Связи миноносецъ „Прозорливый", постепенно, съ учрежденіемъ воздушной станціи и Штаба Воздушнаго Района въ Порту Императора Александра III, ставшій почти неотрывной частью послѣдняго. И, во время войны, подъ командой Лейтенанта М. В. Гамильтонъ „Прозорливый" не разъ принималъ дѣятельное участіе въ боевыхъ операціяхъ авіаціи въ Рижскомъ заливѣ.

Нерѣдко послѣ доклада Адріанъ Ивановичъ приглашалъ меня къ себѣ на квартиру позавтракать. Былъ онъ вообще очень гостепріименъ и любилъ угостить простой, но вкусной снѣдью, готовить которую училъ своего вѣстового самъ, да домашними соленьями и вареньями, изготовлявшимися старой нянюшкой и регулярно присылавшимися изъ имѣнія его сестрами. За ѣдой и рюмкой водки о дѣлахъ не говорилось. Это былъ часъ „отдыха" по старому корабельному порядку.

Была у него въ холостой и довольно-таки неуютной квартирѣ особая „кунацкая" комната для заѣзжихъ друзей-пріятелей. Въ ней нерѣдко заночевывали его старые соплаватели. Тогда устраивался, обычно подъ праздникъ, обѣдъ съ возліяніями и головной болью на утро, отъ которой лѣчились огуречнымъ разсоломъ. Но объ этомъ я зналъ больше изъ разговоровъ. Молодого офицера[10], да еще семейнаго и непосред-

---

[10] Хотя я и былъ уже въ штабъ-офицерскомъ чинѣ (произведенъ въ К-ны 2-го ранга въ 1912 году) все же мнѣ было тогда всего 30 лѣтъ, а Непенину 41 годъ, и въ этомъ возрастѣ разница въ 11 лѣтъ чувствовалась значительной. — Б. Д.

ственно ему подчиненнаго,вводить въ соблазнъ Непенинъ очевидно считалъ недопустимымъ.

ВЪ ПОРТУ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III-го

Осенью 1913-го года Опытная станція въ Петербургѣ была закрыта и все ея оборудованіе было перенесено въ Портъ Императора Александра III

Благодаря отличнымъ отношеніямъ создававшимся у Непенина съ Командирами Портовъ всѣ находящіяся въ нихъ части Службы Связи обычно пользовались самымъ внимательнымъ и доброжелательнымъ отношеніемъ съ ихъ стороны. Это весьма благопріятно отзывалось и на всѣхъ нуждахъ авіаціи, предусмотрѣть которыя полностью при новизнѣ дѣла было невозможно.

Особенно цѣннымъ сказалось это вниманіе со стороны Контръ-Адмирала Кисель-Загорянскаго и его помощника Капитана 1-го ранга Форсель широко пошедшихъ на встрѣчу моимъ ходатайствамъ о предоставленіи намъ свободныхъ жилыхъ зданій для размѣщенія семейныхъ и холостыхъ офицеровъ и команды, а такъ же разрѣшеніи пользоваться различными матерьялами безплодно лежавшими въ портовыхъ магазинахъ еще съ тѣхъ поръ когда этому порту предназначалась роль служить главной оперативной базой флота. Намъ было отведено полностью бывшее зданіе штаба порта, съ сигнальной вышкой и радіо-станціей Службы Связи, гдѣ, кромѣ обслуживающаго ихъ персонала, помѣстились холостые летчики и моя канцелярія; передѣлана на двѣ квартиры для Начальника Воздушнаго Района и Начальника Воздушной Станціи одна изъ годами пустовавшихъ квартиръ въ такъ называвшемся „Домѣ Двухъ Адмираловъ" — когда-то предназначавшихся для начальниковъ Дивизій Флота, но въ которыхъ никто не хотѣлъ теперь селиться изъ-за бюрократизма Государственнаго Контроля, требовавшаго сохраненія въ полномъ размѣрѣ высокой квартирной платы за большія помѣщенія для уже не существующихъ адмираловъ. Кредиты по авіаціи позволили раздѣлить одну изъ нихъ на двѣ и препятствіе было устранено.

Несмотря на поступленіе аппаратовъ задержка данныхъ во Франціи и Англіи заказовъ, при неизбѣжныхъ во время обученія летчиковъ аваріяхъ, чувствовалась весьма остро. Едва

удавалось держать въ полномъ составѣ всего одинъ отрядъ. Вновь прибывавшимъ летчикамъ приходилось обучаться поочередно.

Строительная часть порта, несмотря на то, что ей были даны чертежи ангаровъ, изготовленные Полковникомъ Яронъ, вела работы съ такой медлительностью, что такъ и не успѣла закончить ихъ постройку до самой войны.

Какъ и раньше въ Петербургѣ приходилось все еще держать аппараты въ парусиновыхъ ангарахъ, что, во время осеннихъ и зимнихъ штормовъ и при песчаномъ грунтѣ пляжа, могло грозить полнымъ разрушеніемъ станціи и самихъ аппаратовъ. Нерѣдко приходилось держать день и ночь офицеровъ и команду повахтенно, а подчасъ и вызывать авраломъ, чтобы крѣпить дававшія слабину снасти.

Зато укрытый отъ волны аванпортъ позволялъ вести полеты даже при довольно бурномъ морѣ. А когда погода благопріятствовала, полеты, все расширяя ихъ дальность, доводились до Виндавы и, пользуясь миноносцемъ „Прозорливый" и выходами въ море судовъ Минной Дивизіи, летчики тренировались въ воздушной развѣдкѣ.

Всѣ чины Станціи были полны энергіи, работа спорилась и жизнь на ней кипѣла. Въ дурныя погоды велись занятія съ командой и готовились своими силами авіаціонные механики. Морское Собраніе Порта съ его вечеринками, обѣдами и балами сближало летчиковъ съ офицерами зимовавшей здѣсь Минной Дивизіи и съ ихъ семьями. Среди портовыхъ дамъ они пользовались успѣхомъ и послѣднія даже окрестили домъ авіаціи поэтическимъ именемъ „Воздушнаго Замка".

Въ Морскомъ же Собраніи велась зимою и Морская Игра, въ которой, наряду съ офицерами Дивизіи, впервые принимали участіе и летчики и провѣрялись заданія и возможности воздушной развѣдки.

Мнѣ лично все еще приходилось часто ѣздить зимою въ Петербургъ для проведенія черезъ Генеральный Штабъ смѣтъ авіаціи на 1914-й годъ и наблюденія за выполненіемъ авіаціонныхъ заказовъ. Къ счастію тамъ къ этому дѣлу былъ скоро приставленъ Лейтенантъ А. А. Тучковъ, оказавшійся прекраснымъ организаторомъ и энергичнымъ работникомъ. Дружное сотрудничество во все время моей дальнѣйшей службы въ авіаціи тѣсно связало насъ чувствами взаимнаго довѣрія и уваженія, освободивъ меня во время войны для болѣе близ-

кой моему сердцу боевой работы. И его трудамъ авіація обоихъ морей — Балтійскаго и Чернаго — была обязана посильнымъ снабженіемъ ея, при самыхъ тяжелыхъ условіяхъ военной обстановки, какъ аппаратами и моторами, такъ и морскими летчиками, выпускавшимися изъ организованной имъ школы въ Баку.

ДВА СМОТРА

Великимъ постомъ 1913-го года Командующій Морскими Силами Вице-Адмиралъ Н. О. Эссенъ произвелъ неожиданный смотръ Воздушной Станціи.

Ночь передъ этимъ была штормовая, офицерамъ и командѣ стоявшимъ ночныя вахты былъ данъ отдыхъ и побудка произведена позднѣе обычнаго. Къ утру штормъ стихъ, но все же было весьма свѣжо, когда изъ штаба Минной дивизіи сообщили, что прибывшій наканунѣ вечеромъ въ портъ адмиралъ выѣзжаетъ къ намъ на станцію. Бѣгомъ, пристегивая на ходу кортики, собрались на станцію офицеры, за нѣсколько минутъ передъ тѣмъ, какъ Эссенъ, въ сопровожденіи флагъ-капитана и флагъ-офицера прибылъ туда на автомобилѣ.

Принявъ рапорты Начальника Станціи и дежурнаго офицера онъ осмотрѣлъ аппараты въ ангарахъ, выслушивая объясненія. Выпускать ихъ въ полетъ въ такую погоду я не рѣшился. Даже въ аванпортѣ волна все еще была довольно велика, а за волноломами пѣнился прибой. И такъ-какъ самъ адмиралъ объ этомъ не заговаривалъ, то смотръ на томъ и закончился.

Несмотря на то, что все, казалось, сошло благополучно, я все таки почувствовалъ въ отсутствіи обычной для него привѣтливости и нѣкоторой сдержанности въ словахъ офиціальной благодарности обращенныхъ ко мнѣ, что онъ былъ чѣмъ то неудовлетворенъ. Но, принимая во вниманіе, что у него, пріучившаго минныя суда съ ихъ хрупкими корпусами выходить въ море въ любую погоду и при любомъ состояніи льда, невольно должно было сложиться сомнѣніе въ боевой пригодности этой новой части подчиненныхъ ему силъ, младенческое состояніе техники которой было еще такъ очевидно, я лично и не придалъ этому никакого значенія.

Въ непродолжительномъ времени въ портъ прибылъ и Непенинъ. Какъ разъ въ это время я долженъ былъ поѣхать

по дѣламъ въ Петербургѣ и вернулся оттуда лишь черезъ три-четыре дня послѣ его пріѣзда.

Хотя, по его словамъ, онъ пріѣхалъ для того, чтобы отдохнуть отъ усиленныхъ трудовъ предъидущаго года и, кромѣ обычной встрѣчи на станціи для ознакомленія съ ея личнымъ составомъ никакого офиціальнаго смотра не назначалъ, все же всѣ вскорѣ почувствовали его непрерывный надзоръ за всей жизнью станціи. Въ эти дни погода стояла отличная, учебные полеты велись регулярно, чередуясь съ классными занятіями съ командой. Живя въ Морскомъ Собраніи, за отсутствіемъ пріѣзжихъ, весь день пустовавшемъ, Непенинъ ложился спать рано, вставалъ съ пѣтухами и выпивъ кофе отправлялся бродить по станціи, бесѣдуя съ летчиками и матросами. Одинъ разъ онъ даже попытался полетать, но толи моторъ плохо тянулъ, то-ли пассажиръ оказался слишкомъ тяжеловѣснымъ, но, несмотря на всѣ старанія летчика, ему такъ и не удалось оторваться отъ воды, и онъ вынужденъ былъ, сдѣлавъ нѣсколько пробѣговъ по водѣ въ аванпортѣ, вернуться.

Непенинъ съ досады плюнулъ, совсѣмъ убивъ этимъ несчастнаго молодого офицера, и болѣе не пытался подняться въ воздухъ.

Наша молодежь, которую эти утренніе визиты начальника, передъ суровымъ видомъ котораго, еще не зная его хорошо, большинство трепетало, весьма тяготили, какъ то разузнала, что главной причиной ихъ было то, что на окнахъ комнатъ для пріѣзжихъ въ собраніи не было занавѣсокъ. Восходящее солнце будило Непенина спозаранку, и оторванный отъ привычной кипучей дѣятельности, онъ не зналъ что съ собою по утрамъ дѣлать. И, вотъ, къ моей женѣ явились отъ нихъ депутаты съ просьбою какъ-нибудь помочь дѣлу. Сшитыя ею срочно занавѣски, водруженныя черезъ вѣстовыхъ въ его комнатѣ помогли и утренняя жизнь станціи вошла въ спокойную норму.

Къ этому времени возвратился домой я и, отплачивая ему за его всегдашнее гостепріимство, пригласилъ его обѣдать и проводить вечера въ нашей семьѣ. Настроеніе его поднялось и онъ сталъ по настоящему отдыхать.

Какъ то разъ, въ бесѣдѣ съ глазу-на-глазъ, онъ, вдругъ, какъ бы между прочимъ, словно дѣло шло о сущемъ пустякѣ, спросилъ: — „скажите, что у васъ тутъ вышло съ Ш.?"

(старшимъ изъ строевыхъ начальниковъ въ порту). Удивленный такимъ вопросомъ я отвѣтилъ, что никакихъ столкновенiй съ нимъ я не имѣлъ, отношенiя наши вполнѣ нормальны, и освѣдомился о причинѣ такого вопроса.

„Видите ли. Онъ сказалъ Эссену, что вы трусъ. Эссенъ передалъ объ этомъ мнѣ и я отвѣтилъ, что хорошо зная васъ съ Портъ-Артура, я съ этимъ мнѣнiемъ не согласенъ и разслѣдую дѣло. Такъ, вотъ, припомните хорошенько не могъ ли онъ на васъ за что-нибудь обидиться?"

Я съ трудомъ припомнилъ, что одинъ изъ командировъ миноносцевъ говорилъ мнѣ, что Ш. будто бы обидѣлся на меня за то, что по окончанiи Морской Игры, въ которой онъ былъ главнымъ посредникомъ, а я посредникомъ одной изъ сторонъ, я „позволилъ себѣ говорить уже послѣ его резюме" высказавъ предложенiе послать полученный матерьялъ, ввиду его большого интереса, въ Академiю для ознакомленiя съ нимъ слушателей. Но отсюда, какъ мнѣ казалось, было бы слишкомъ далеко до непонятнаго обвиненiя меня въ отсутствiи основного офицерскаго качества — мужества.

На этомъ дѣло и окончилось. Но тогда было тяжело думать, что, быть можетъ, то холодное отношенiе ко мнѣ, которое я ощутилъ во время смотра со стороны Эссена, могло корениться именно въ этой пустой исторiи.

Какъ бы то ни было, но самъ фактъ, что Непенинъ такъ близко принялъ къ сердцу это тяжелое для всякаго офицера обвиненiе, брошенное по адресу одного изъ его подчиненныхъ и счелъ своимъ долгомъ лично разслѣдовать дѣло и возстановить его репутацiю въ глазахъ Командующаго Морскими Силами, ярко рисуетъ прямолинейное благородство его натуры. И не удивительно, что эта черта завоевывала ему уваженiе и преданность со стороны всѣхъ близко соприкасавшихся съ нимъ людей.

Что именно онъ говорилъ Эссену я не знаю. Но, въ конечномъ итогѣ то довѣрiе послѣдняго ко мнѣ, которымъ я такъ дорожилъ, ни въ чемъ не пострадало.

Что же касается боевой цѣнности самой авiацiи, то въ недалекомъ будущемъ ему лично пришлось убѣдиться въ справедливости афоризма Кузьмы Пруткова, что „и терпентинъ на что-нибудь полезенъ".

ПЕРВАЯ СТРАНИЦА РОМАНА

Улучшенію настроенія Непенина несомнѣнно способствовало и еще одно обстоятельство, съигравшее большую роль въ его личной жизни и давшее ему, правда лишь на трагически короткіе послѣдніе дни жизни, величайшее счастье человѣка — свою собственную семью.

Вопреки общему мнѣнію о немъ, какъ о закоренѣломъ холостякѣ, холостая жизнь его далеко не удовлетворяла. И, какъ ни любилъ онъ своихъ сестеръ и старушку нянюшку, которыхъ и видѣть то, къ тому же, доводилось лишь урывками, это не могло, конечно, скрасить его повседневной жизни.

Несмотря на всѣ его попытки создать хотя бы тѣнь уюта въ своей холостой квартирѣ, о которой онъ мечталъ въ дни своихъ долгихъ плаваній, теперь, когда возможность этого осуществилась, ничего изъ этого не выходило. Ни затраты на ея обстановку, ни широкое хлѣбосольство, съ которымъ онъ принималъ въ ней друзей, не могли вдохнуть въ ея стѣны той теплоты, которую онъ ощущалъ тамъ, гдѣ была рука женщины-хозяйки. По прежднему въ ней царила та же холодная атмосфера стальныхъ переборокъ корабельныхъ каютъ — отъ тѣсной двумѣстной мичманской до салона командира — въ которыхъ протекла почти вся его предъидущая жизнь.

И, если онъ, несмотря на то, что жилъ теперь на берегу уже болѣе двухъ лѣтъ, все еще не женился, то, отчасти это объяснялось перегруженность работой, но въ еще большей степени тѣми высокими требованіями, которыя онъ предъявлялъ къ женщинѣ-женѣ, и къ собственнымъ возможностямъ обставить ея жизнь подобающимъ и отвѣчающимъ его широко-барственной натурѣ образомъ.

Сангвиникъ по природѣ Непенинъ не могъ на своемъ жизненномъ холостомъ пути не имѣть легкихъ романовъ и связей съ женщинами даже своего круга. Но уже, по этому самому, ни одна изъ нихъ не могла стать его женой, которую и онъ самъ и всѣ другіе должны были безусловно уважать. Жениться на дѣвушкѣ онъ, въ сознаніи своего возраста, не считалъ благоразумнымъ, разводкамъ не довѣрялъ. Разсудокъ говорилъ о вдовѣ, но въ небольшомъ кругу его знакомствъ подходящей не встрѣчалось. И, быть можетъ, онъ такъ и остался бы холостякомъ на всю жизнь если бы въ тотъ

пріѣздъ въ Либаву не познакомили бы его друзья съ двумя сестрами, дочерями адмирала Коневскаго, бывшими замужемъ за двумя друзьями — Романовымъ и Рыбкинымъ, и извѣстными въ порту какъ „наши двѣ красавицы". Впрочемъ первая встрѣча съ Ольгой Васильевной Романовой, ничего хорошаго не предвѣщала. Послѣ обѣда въ семьѣ этихъ друзей поѣхали въ кинематографъ, затѣмъ ужинали въ Петербургской гостинницѣ, при чемъ Непенинъ, наканунѣ сильно кутнувшій въ компаніи съ пріятелями съ Минной Дивизіи, все время молчалъ и не только не произвелъ на нее никакого впечатлѣнія, но даже просто ей не понравился. На этомъ ихъ первое знакомство и прервалось на довольно долгое время. Вскорѣ затѣмъ онъ долженъ былъ покинуть Либаву и обстоятельства разлучили ихъ надолго. Однако онъ самъ этой встрѣчи забыть не могъ.

28-го сентября (ст. ст.) 1914 года крейсеръ Паллада, старшимъ офицеромъ котораго былъ Ст. Лейт. Романовъ, былъ атакованъ Германской подлодкой и взорванъ въ 12 час. 15 мин. дня въ 30 миляхъ на сѣверо-востокъ отъ поста Верхній Дагерортъ.

Ни одного человѣка изъ его экипажа спасти не удалось, хотя „Баянъ" немедленно подошелъ къ мѣсту взрыва, приблизившись къ нему, несмотря на опасность возможности тамъ миннаго загражденія.

По просьбѣ Непенина его пріятель Кап. 1-го ранга Подгурскій навѣстившій Ольгу Васильевну, чтобы выразить ей сочувствіе по поводу гибели ея мужа, передалъ ей и его глубокое соболѣзнованіе. „Потомъ, немного погодя", разсказываетъ она въ своихъ воспоминаніяхъ[11] спрашиваетъ меня: — „вы давно знакомы съ Непенинымъ?" Я отвѣчаю — „почти незнакома". Подгурскій подумалъ и говоритъ: „странно. А онъ такъ восторженно говоритъ о васъ". Однако переѣздъ ея на жительство сперва въ Гельсингфорсъ къ сестрѣ (Рыбкиной), потомъ въ Петроградъ къ роднымъ прервалъ всякую возможность ихъ встрѣчъ до зимы 1915-го года, когда она снова возвратилась въ Ревель. Случайныя встрѣчи въ Екатериненталѣ, гдѣ ея дочурка каталась на конькахъ, и въ зимнемъ Морскомъ

[11] Письмо автору 21 Октября 1955 г.

Собранiи, гдѣ она бывала въ обществѣ своихъ друзей, нѣсколько сблизили ихъ, и, она даже приняла разъ его приглашенiе на устраиваемый имъ для ближайшихъ своихъ друзей обѣдъ у него на дому. Однако обстоятельства, да и все еще близкая память о трагически погибшемъ мужѣ, не позволили возникнуть не только какимъ либо выявленiямъ болѣе теплыхъ чувствъ съ его стороны или возникновенiю ихъ съ ней самой. Къ тому же личныя дѣла снова вынудили Ольгу Васильевну вскорѣ уѣхать изъ Ревеля на долгiй срокъ.

Казалось, что все складывалось такъ, чтобы отъ этого случайнаго Либавскаго знакомства никакихъ серьезныхъ послѣдствiй ожидать было нельзя. И болѣе чѣмъ вѣроятно, что всякiй другой человѣкъ, если бы и питалъ на это какiя либо надежды, давно отъ нихъ отказался бы.

Но не таковъ былъ Непенинъ, чтобы легко отступить въ борьбѣ съ самой судьбой. И, какъ будетъ видно въ дальнѣйшемъ, онъ съ такимъ тактомъ и спокойной настойчивостью повелъ дѣло, что передъ ними не устояло сердце той, которую онъ избралъ въ подруги жизни.

Увы, злая судьба, сдавшись передъ его желѣзной волею и подаривъ ему немного свѣтлыхъ дней того семейнаго счастья, о которомъ столько лѣтъ мечталъ отдавшiй лучшiе годы своей жизни службѣ Родинѣ и Флоту Непенинъ, жестоко оборвала ея, еще такую крѣпкую, нить, руками убiйцъ, лишивъ Россiю одного изъ лучшихъ ея сыновъ и вторично трагически осиротивъ его молодую жену и полюбившую его какъ родного отца Богоданную дочурку — Люсю Романову. Сама выдуманная Шекспиромъ вѣдьма хвалившаяся тѣмъ, что погубила моряка, который „шелъ... издалека, видѣлъ домъ, дѣтей, жену. Не дойдя пошелъ ко дну''..., нерѣдко кажется кроткой и милостивой по сравненiю съ кровавыми дѣянiями существъ именующихъ себя людьми.

(Продолженiе слѣдуетъ)



С. А. Степановъ

АФРИКАНСКІЯ ВОСПОМИНАНІЯ

Въ 1922 году, по приказу французскаго адмирала о „демобилизаціи", команды судовъ Русской Эскадры списывались на берегъ „для проживанія своимъ трудомъ". Предлагалось устраиваться на работу въ оффиціальномъ бюро труда (office de placement, Бизерта, Тунисской области). Почти всѣ предложенія труда были для чернорабочихъ и работниковъ на фермѣ. Многіе изъ насъ однако не спѣшили... Вѣдь нужно было уходить съ кораблей, распыляться и оборвать какъ бы послѣднюю связь съ русскими и... Россіей. Да и предложеніе труда совсѣмъ не было заманчивымъ. Вѣдь это Африка. Жара, чужая обстановка и конкуренція съ арабами мало кому улыбались.

Я и мои сослуживцы бывали въ бюро, смотрѣли предложенія. Оплата труда и условія не подходили. Настроеніе неважное, на корабляхъ голодно. Наконецъ рѣшили записаться. Лучшее что мы нашли: работа на фермѣ (1 литръ молока, 1 литръ вина въ день, 8 час. работы за 6 франковъ — въ трехъ километрахъ отъ Туниса.

Подписали контрактъ на 3 мѣсяца. Разсчетъ былъ тотъ, что если будетъ плохо, то ферма недалеко отъ Туниса, слѣдовательно можно уйти туда, а если и тамъ будетъ плохо, то возвращаться въ Бизерту. Итакъ, мы покидаемъ суда... завтра и Бизерту. Къ ней и ея буграмъ мы уже немного привыкли. Городъ небольшой. Большинство жителей — арабы всѣхъ видовъ и одѣяній. Много военныхъ французовъ. Магазины. Маленькій скверъ. Вокзалъ, похожій не то на мечеть, не то на церковь. Все, кромѣ нѣсколькихъ центральныхъ улицъ, въ арабскомъ стилѣ. Базаръ съ тавернами, лотками, пестрой и кричащей публикой въ бурнусахъ, острыхъ туфляхъ до пятки (пятка на вѣсу, вѣрнѣе на землѣ). Мелькаютъ арабки цѣлыми семьями. Изъ подъ чадры блестятъ глаза. Малыши держатся за юбки старшихъ. По-

всюду споръ, жестикуляціи, крикъ ишаковъ... Острый запахъ отъ всякаго продаваемаго добра и арабскихъ тавернй.

На слѣдующій день отъѣздъ... Такъ какъ бумагъ у насъ, кромѣ военныхъ удостовѣреній, не было на рукахъ, то насъ сопровождалъ какой-то типъ. Поѣздомъ мы пріѣхали въ городъ и Тунисъ. Здѣсь насъ повели куда-то. Проходили мимо порта. Видѣли море... Но не время отвлекаться: мы у магазина общества фермеровъ и здѣсь каждому изъ насъ выдаютъ: одѣяло, мѣшокъ для тюфяка и „un sac a viende" — это своего рода чехолъ куда надо залѣзать на ночь:, остается только прорѣзъ на груди. Пользуются имъ чтобы во время сна не залѣзали скорпіоны и подобная тварь. Публика смотритъ и остритъ... Но вотъ выдача кончена и насъ ведутъ куда-то по городу.

Тунисъ больше Бизерты. Это главный городъ всей области и мѣстожительства Бея. Та же пропорція европейскихъ построекъ по сравненію съ арабскими. Много народа. Арабы болѣе богаты... Мы пришли снова на вокзалъ. Ребята удивлены что мы будемъ ѣхать поѣздомъ остающіеся три километра. Предполагаютъ что будетъ навѣрное не плохо... Во всякомъ случаѣ будемъ сыты... виномъ и молокомъ. Мы садимся въ вагоны и намъ выдаютъ по фунту хлѣба и по небольшой коробкѣ сардинъ. Понятно, все уничтожается въ нѣсколько минутъ... Поѣздъ отходитъ. Насъ сопровождаютъ и здѣсь. Время идетъ; намъ кажется что мы уже проѣхали не три, а тридцать километровъ, но поѣздъ идетъ все дальше и дальше. Всѣ молоды и мы засыпаемъ богатырскимъ сномъ. Насъ 12 человѣкъ, почти всѣ съ юга Россіи и Крыма. Въ прошломъ — гимназисты, студенты, крестьяне. Есть даже астраханскій рыбакъ, простой и милый человѣкъ — природный комикъ...

Поѣздъ все идетъ. Пейзажъ: выгорѣвшія степи, кое гдѣ корявыя маслинныя и инжирныя деревья.... Островки селеній, верблюды, ишаки... Хатенки съ куполообразными крышами, мазанной глины и выбѣленыя извѣстью. Дороги выжженыя солнцемъ до бѣла... Жара... Намъ хочется ѣсть и пить (хлѣбъ и сардины были выданы на всю дорогу). Наконецъ поздно ночью насъ ссаживаютъ на какомъ-то полустанкѣ въ открытой степи. Оттуда мы идемъ пѣшкомъ за арбой на которой сложены наши пожитки: сундучки и ма-

тросскіе чемоданы. Вскорѣ подходимъ къ какому-то селенію. Тутъ ужъ нами распоряжается какой то старый арабъ — довѣренное лицо съ фермы... Онъ устраиваетъ насъ на ночлегъ въ какой-то ишачей конюшнѣ. Мы объясняемъ этому „ишаку", что мы голодны, но онъ просто уходитъ, а мы ложимся спать... на грязную солому.

Просыпаемся мы рано отъ крика и шума. Оказывается мы въ священномъ городѣ — Керунѣ. Здѣсь есть мечеть, гдѣ, по преданію, Магометъ брилъ свою бороду (тамъ виситъ коженный мѣшочекъ съ бритвой). Французовъ здѣсь только пара полицейскихъ. Мы отправляемся въ путь... Проходимъ по единственной улицѣ городка и черезъ базаръ. Вотъ ужъ дичь! Картина живописная: крикъ, гамъ, горы финиковъ прямо на землѣ, кукурузный хлѣбъ; мастера тутъ-же выковываютъ мѣдные тазы, кувшины и прочую утварь. Здѣсь вьютъ веревки, тамъ торгуютъ бурнусами изъ верблюжей шерсти, нарядными вѣерами изъ крашенной соломы, глиняными кувшинами, „горгулетами", всегда сохраняющими воду холодной, даже на солнцѣ. Изъ таверень тянетъ жаренымъ и вареным... Однако нужно спѣшить за поводыремъ. Выходимъ въ степь... Въ сторонѣ, вдали видны горы... Еще утро, но мы уже варимся въ своемъ соку. Встрѣчаемъ семью кочевниковъ. Пройдя пѣшкомъ добрый десятокъ километровъ (если не больше) подходимъ къ фермѣ. Передъ нами три отдѣльныхъ строеній и всѣ безъ оконъ. Странный видъ. Съ одной стороны конюшни, съ другой — амбаръ и дворъ, обнесенный стѣною; посрединѣ небольшая часовня и двухэтажный домъ. Все скрыто высокимъ каменнымъ заборомъ.*) Въ сторонѣ отъ всего — небольшой сарайчикъ... Туда насъ и ведутъ. Распоряжается пожилой французъ въ тропической каскѣ на лошади и со стэкомъ. Это управляющій.

Изъ сарайчика выводятъ нѣсколько осликовъ... и насъ водворяютъ въ это жилище. Смрадъ, жара и мухи... На полу грязно. Небольшое окно. Входъ не закрывается — нѣтъ двери. Намъ приходится все чистить и слать солому. Не ве-

---

*) Впослѣдствіи мы узнали, что арабское населеніе очень враждебно относится къ французамъ. Въ удаленныхъ мѣстахъ французы всегда вооружены и не ходятъ пѣшкомъ. Поэтому окна только въ первомъ этажѣ и всегда выходятъ во дворъ. Желѣзная дверь, собаки и сторожъ во дворѣ.

село, но ничего не подѣлаешь, устраиваемся... Остримъ, ругаемся, но не унываемъ... Вскорѣ получаемъ нѣсколько хлѣбовъ и сухую фасоль. Оказывается мы должны „готовить'' сами... Хорошо что у кого-то были консервныя банки... Теперь это — наши кастрюли. А варимъ мы на камняхъ передъ нашимъ „домомъ''. Понятно, ни вина, ни молока... Тутъ и воды мало. Коровъ мы вообще нигдѣ не видѣли, а винограда въ этихъ степяхъ не найдешь. Да и ферма — одно названiе.

Вечеромъ приходитъ управляющiй и говоритъ, что завтра намъ рано вставать на работу. Смотритъ какъ мы устроились... Мы говоримъ о пищѣ, условiяхъ работы. Выходитъ что дѣйствительность не имѣетъ ничего общаго съ условiями подписанными въ контрактѣ. Его это не интересуетъ. Что можемъ сдѣлать мы? Нѣтъ ни денегъ, ни документовъ; мы заѣхали далеко... Нужно работать и при первой возможности удирать... Ложимся съ тяжелымъ сердцемъ. Казалось — только заснули, а насъ уже будитъ управляющiй. Онъ на лошади у нашей „двери''. Свѣтаетъ, но по часамъ 3-1/2 утра. Встаемъ нехотя и не выспавшись... Французъ кричитъ.

Въ 4 часа получаемъ вилы и идемъ по ледяной травѣ (ночью холодно) на участокъ гдѣ будемъ собирать скошенное сѣно. Съ нами цѣлая толпа арабовъ. Начинается покосъ... Мы собираемъ сѣно въ копны подъ наблюденiемъ управляющаго. Обмѣниваемся впечатлѣнiями; время идетъ. Утромъ мы съѣли по куску хлѣба и намъ хочется ѣсть. Температура все повышается. У всѣхъ жажда, но до „фермы'' далеко, да и тамъ вода въ обрѣзъ.

Въ полдень перерывъ. Нужно было взять что-нибудь съ собой. Управляющiй бурчитъ, но отпускаетъ. До фермы почти два километра. Спѣшимъ обливаясь потомъ. Но „дома'' только хлѣбъ и вода. Не время сейчасъ варить фасоль. Ѣдимъ хлѣбъ и запиваемъ теплой, мутной водой... Снова въ степи и продолжаемъ работу до восьми часовъ вечера. Хотя солнце еще высоко, жара ужасная. Всѣ здорово устали, не такъ отъ работы какъ отъ жары. Въ 9 час. мы у себя и сразу начинаемъ варить фасоль. Пища слишкомъ скудная (хлѣбъ и фасоль) и мы идемъ требовать чего нибудь получше. Послѣ долгой торговли намъ обѣщаютъ выписать изъ города: маргаринъ, лукъ и... соль.

Хозяину все это не нравится и мы узнаемъ только сейчасъ, что все это онъ покупаетъ на насъ счетъ и ему совершенно не интересно заботиться о нашей пищѣ. Обманъ полный! 6 франковъ мы получаемъ за 14-тичасовой рабочій день, а не за 8-мичасовой. Литръ молока? Вина? Три километра отъ Туниса? Гдѣ это все? — на бумагѣ. Бумаги — у хозяина. Протестуемъ. Хозяйнъ грубо выставляетъ насъ. Тяжело, но — „куда пойдешь, кому скажешь?". Толкуемъ обо всемъ съ негодованіемъ, ожидая... фасоль. Не удобно варить на камняхъ, да и топливо нужно гдѣ-то найти... Есть только сухая трава... Воду дѣлимъ, ея немного для питья, мыться не приходится. Къ 11 ч. ужинъ готовъ, не хватаетъ только... салфетокъ; фасоль дымитъ въ закопченныхъ коробкахъ. Съ жадностью съѣдаемъ и ложимся спать.

Завтра и послѣ — тоже самое. Мы — бѣлые арабы. Черезъ нѣсколько дней хозяйнъ увольняетъ около 50-ти арабовъ. Остаются только при лошадяхъ и въ амбарѣ. Арабы волнуются... Мы не понимаемъ почему это случилось, но послѣ ужина узнаемъ, что мы 12 человѣкъ дѣлаемъ столько же работы что и вся эта публика. Правда, они какіе-то полудохлые. Желаніе ли экономить или привычка, но они ничего почти не ѣдятъ. Пара финиковъ, луковица, глотокъ воды... Къ тому же они первоклассные лѣнтяи, работаютъ только на глазахъ начальства и изъ подъ палки.

Теперь въ степи насъ мало. Днемъ тепло, ночью холодно. У двоихъ уже началась лихорадка. Работаемъ по прежнему. Иногда вечеромъ поемъ... Русскія пѣсни въ африканской степи! Получается у насъ хорошо; потому ли, что вкладываемъ всю свою душу... Пѣніе насъ волнуетъ. Вдали слушаетъ начальство и арабы. Бывало даже, когда мы останавливались, приходилъ управляющій и хотѣлъ чтобы мы пѣли еще. Обычно мы начинали споръ о пищѣ и проч. Двое, приболѣвшіе лихорадкой ужинать и работать не могутъ. Нѣтъ никакихъ медикаментовъ. Работа изнурительная. Не высыпаемся. Грязны. Вода мутная. Много времени уходитъ на приготовленіе пищи. Пробуемъ говорить хозяину, но онъ и слушать ничего не хочетъ.

Въ степи все жарче и жарче. Мы почти въ костюмахъ адама. Арабы въ толстыхъ халатахъ съ башлыками (бурнусъ) изъ верблюжей шерсти. Уверяютъ, что намъ нужно тоже

такъ одѣться. Мы пробуемъ ихъ бурнусы, но въ нихъ несравненно жарче чѣмъ безъ нихъ. Дни идутъ.

Первые больные приободрились, но приболѣли другіе. По ночамъ у насъ тревожно. Уволенные арабы еще здѣсь, они злы на насъ и нужно быть осторожными. Мы устраиваемъ вахты и каждый спитъ съ вилами. Вдругъ слышатся шаги... Тревога... Всѣ наготовѣ... Иногда это — просто шакалята. Имъ холодно ночью и они ищутъ гдѣ согрѣться... Какъ то вечеромъ, къ намъ пріѣхалъ католическій священникъ (coré) и началъ намъ говорить о Богѣ, католичествѣ и проч. Мы такъ устали что даже не слушали. Кромѣ того, обманъ и жизнь въ этихъ условіяхъ мало располагали къ французамъ. Волновался больше всѣхъ астраханецъ, просилъ перевести ему что разсказываетъ кюрэ. Когда я ему объяснилъ, то онъ разгорячился... Кюрэ просилъ перевести. Вотъ что сказалъ русскій рыбакъ: „Богъ у насъ есть, мы не нехристи. А если ты (curé) Божій человѣкъ, скажи, почему насъ обманули, привезли и держатъ какъ скотъ? Все это неправильно, а если это такъ, то и вѣрить ничему не будемъ. А ты лучше иди къ католику хозяину и говори ему о добрѣ и Богѣ. Насъ учить — нечему". — Кюрэ былъ сильно смущенъ и началъ прощаться. Давъ намъ по маленькой иконкѣ и по конфетѣ (dragée) ушелъ, говоря что еще вернется.

Съ каждымъ днемъ жара усиливается. Арабы выпускаютъ себѣ кровь чтобы было легче. Для этого старикъ-знахарь дѣлаетъ надрѣзъ на головѣ (бритвой) и выпускаетъ много крови. Послѣ „операціи" совсѣмъ слабы и еле ходятъ. Намъ это дико. Хоть правда, кровь теченъ и у насъ... изъ носа.

Теперь уже сѣно убрано и его прессуютъ въ тюки (почти полусырымъ). Нужно быть молодымъ и сильнымъ чтобы дѣлать эту работу*). Я пробую словчиться — нуженъ плотникъ и я предлагаю свои услуги. Ухожу въ амбаръ для починки повозокъ и проч. Инструментовъ почти нѣтъ, а что есть то допотопное. Досокъ и дерева тоже нѣтъ. Нужно распиливать огромную сваю чтобы получить доску, рейку. Пила тупая. Помощникъ арабъ — стоя спитъ! Я измучиваюсь и устаю какъ въ степи. Но тамъ это все веселѣе со своими. Иногда даже развлекались боемъ... со змѣей. Часто

---

*) Каждый тюкъ вѣситъ около 100 килогр. и нужно складывать изъ нихъ цѣлую гору. Очень трудно складывать верхніе ряды.

крупныя, до 3-хъ метровъ длины. Идемъ „въ штыки" съ вилами. Важно словчиться, пригвоздить ея голову къ землѣ; тогда убивали это отродье. Арабы въ ужасѣ разбѣгаются. Убить змѣю — это навлечь на себя проклятіе. Мы предпочитаемъ убить ее и не быть укушенными.

Такъ течетъ наша жизнь. Какъ то въ концѣ недѣли управляющій предупредилъ насъ, что въ воскресніе пріѣдетъ кюрэ и будетъ служба въ часовнѣ. Въ субботу вечеромъ, онъ, говоритъ, мы должны будемъ присутствовать на этой службѣ. Желанія у насъ мало, но рѣшили пойти посмотрѣть. Въ воскресеніе утромъ начали съѣзжаться гости. Мы бреемся. Впервые одѣваемся чисто, достали флотскую форму. Служба уже началась и управляющій пришелъ торопить насъ. Онъ насъ не узналъ и крайне изумленъ... Наше появленіе въ церкви — цѣлая сенсація. Кюрэ прерываетъ службу и приглашаетъ насъ въ первый рядъ, приготовленный для насъ. Публика, французы, ихъ жены и дѣти повернулись въ полъ оборота и разсматриваютъ русскихъ моряковъ. Это насъ стѣсняетъ и мы остаемся у входа.

Служба продолжается, но прихожане больше заняты нами, чѣмъ службой. Къ разочарованію публики мы вскорѣ уходимъ. Остримъ и шутимъ. Возвращаемся къ обыденному. Всѣмъ здѣсъ надоѣло и всѣ мечтаютъ удрать, но еще не прошло и двухъ мѣсяцевъ контракта. Мы пробуемъ улучшить наше положеніе. Обращаемся къ хозяину. Говорю съ нимъ я. Онъ злится и угрожаетъ. Послѣдній разъ — тюрьмой. Я ему говорю что въ тюрьмѣ мнѣ навѣрное будетъ лучше. Прошу разсчитать и заявляю, что я больше въ такихъ условіяхъ работать не буду. Онъ кричитъ и выгоняетъ меня. На слѣдующій день я не ходилъ работать. Управляющій пугаетъ... Вечеромъ онъ сказалъ, что по подсчету я долженъ хозяину 12 фр. 50 с. и слѣдовательно я долженъ работать. Выясняется, что нашъ зароботокъ за 14 часовъ не оплачиваетъ нашъ очень скромный столъ. Я рѣшаю продать кое-что изъ вещей и зову стараго араба. Понятно, денегъ у него мало и онъ старается купить за гроши.

Послѣ нескончаемыхъ торговъ, продаю весь сундучекъ съ вещами (флотская форма, отрѣзъ англійскаго сукна и проч., за 18 франковъ). Вечеромъ плачу хозяину. Онъ продолжаетъ запугивать, но деньги беретъ. Прощаюсь со своими. Всѣ просятъ не забывать и вытащить ихъ... Утромъ съ

разсвѣтомъ ухожу. У меня спутникъ. Это пистолетъ парень — одесситъ, онъ просто рѣшилъ удрать. Идемъ „на глазъ" въ южномъ направленіи. Наконецъ видимъ Керуанъ. Направляемся туда. Мы голодны и хотимъ пить. Подойдя къ гогоду отдыхали въ старинныхъ, разрушенныхъ бассейнахъ и фонтанахъ изъ мрамора. Все наполовину занесено пескомъ; кое-гдѣ трава...

Вотъ мы ужъ и въ городѣ. Идемъ къ полустанку узнать, что стоитъ билетъ въ ближайшій портъ. У насъ 5 фр. 50 сант. Первый портъ Сфаксъ. Нашихъ денегъ не хватаетъ. Возвращаемся на базаръ и покупаемъ булку арабскаго хлѣба (изъ кукурузы). Тутъ же ее съѣдаемъ. Понятно, это лишь капля... А тутъ, какъ нарочно, такъ хорошо пахнетъ изъ арабской харчевни... Направляемся туда. У входа какъ бы печь съ цѣлымъ рядомъ вмазанныхъ въ нее горшковъ. Въ нихъ приготовлены овощи и мясо... На большомъ мѣдномъ тазу кусъ-кусъ (пшенная каша). Въ помѣщеніи пріятная свѣжесть и на столахъ горгулеты съ водой.

Мы заказываемъ наугадъ какое-то рагу изъ баранины и кашу. Пахнетъ чудно! Но Боже, во рту все горитъ; столько перца и приправъ. Мы заливаемъ пожаръ холодной водой. Послѣ, идемъ в тѣнь рѣшать, что дѣлать дальше. Сидимъ подъ пальмами въ небольшомъ скверѣ. Дѣла неважны — у насъ всего 3 франка съ мелочью. Вдругъ мой спутникъ вскакиваетъ... Мы видимъ двухъ французскихъ матросовъ. Хоть чужіе намъ люди, но всетаки пріятно. Здороваемся. Оказывается они пріѣхали посмотрѣть этотъ священный городокъ.

Во время разговора одинъ изъ нихъ вынимаетъ платокъ и изъ кармана у него выпадаетъ какая-то бумажка. Я вижу — это деньги. Хочется поднять или сказать ему но... я наступаю на эту бумажку. Французы спѣшатъ уѣзжать. Одесситъ хочетъ ихъ проводить, но я удерживаю его, мнѣ нельзя двигаться... Изъ подъ подошвы я достаю кредитный билетъ. Это лишь одинъ франкъ, но, увы, это деньги военнаго времени, выпуска города Марселя. Здѣсь они не дѣйствительны. Рѣшаемъ купить хлѣбъ и получить сдачи настоящихъ. Арабъ беретъ, но не увѣрено. Даетъ сдачу какъ съ одного франка, но мы жестами показываемъ что должно быть гораздо больше. Получаемъ сдачу какъ съ пяти франковъ. У насъ хлѣбъ и капиталъ въ 7 фр. 40 сант.

Теперь намъ нужно купить билеты. Уговариваемся взять до какого нибудь мѣста (подальше) франковъ на 6-7, чтобы сѣсть въ поѣздъ, а тамъ — будемъ приспосабливаться. Садимся въ вечерній поѣздъ. Первое время мы настоящіе пассажиры. Вотъ контролеръ... Все благополучно. Уже ночь, темно, колеса стучатъ, публика спитъ. Мы не спимъ, нужно мѣнять вагоны и прятаться отъ очередного контроля. Подъ утро мы чуть не попались, уходя отъ контроля дошли до послѣдняго вагона — а дальше? На крышу. Поднимаемся, сидимъ и немного спустя слѣзаемъ. Это была послѣдняя провѣрка.

Утромъ поѣздъ пришелъ въ Сфаксъ. Мы видимъ два выхода и рѣшаемъ раздѣлиться. Каждый долженъ втиснуться въ гущу пассажировъ, при выходѣ сунуть билетъ и... удирать. У меня сошло гладко. У партнера слышенъ былъ крикъ, но онъ улепетнулъ. Сходимся послѣ нѣсколькихъ кварталовъ быстраго хода въ толпѣ. Садимся отдохнуть, а послѣ — идемъ въ портъ. Мечта устроиться плавать. Пароходовъ много: англичане, итальянцы и другіе... Увы, какъ только узнаютъ что мы русскіе — разговоръ обрывается. Вдругъ два грузчика заговорили по-русски. Мы къ нимъ. Они тоже моряки. Устроиться плавать невозможно. Живутъ они въ казармѣ сенегальскаго полка (черные). Говорятъ, что и мы попадемъ туда, только нужно пойти въ городскую управу (mairie) получить разрѣшеніе (у симпатичной русской дамы). „Земляки" даютъ намъ пару франковъ на завтракъ. Прощаемся и идемъ закусить.

Послѣ полудня ищемъ работу и бродимъ по порту, но насъ никто не беретъ... Одинъ французъ совѣтуетъ обратиться въ бюро большой компаніи Gaffsa. Заходимъ. Нужна группа въ 10 человѣкъ для погрузки удобренія (фосфоръ копей этой компаніи). Я предлагаю служащему выписать пріятелей съ фермы, увѣряя его, что всѣ мы молоды, здоровы и не боимся работы. Но ему нужны люди сейчасъ же. Я уговариваю, даю адресъ фермы. Компанія богатѣйшая и можетъ быть дѣло выгоритъ: вытащу свою братію изъ пекла. Служащій что-то говоритъ по телефону, записываетъ и объявляетъ, что компанія выписываетъ компаніоновъ. Какъ только они пріѣдутъ — надо явиться въ это бюро. Въ городской управѣ намъ разрѣшаютъ жить въ казармѣ у черныхъ. Идемъ туда и устраиваемся въ какомъ-то помѣщеніи (три стѣны

и крыша). Здѣсь очень чисто. Повсюду черные богатыри-сенегальцы. (Стрѣлковй полкъ). Славные ребята, вѣрнѣе дѣти. Смѣются заразительно по-дѣтски. Вечеромъ пришли съ работы наши земляки. Распрашиваемъ ихъ. Жить можно, но заработки малы и работа не легкая: грузчики, каменьщики и чернорабочіе... Черезъ 2-3 дня должны пріѣхать наши сотрудники. А пока — мы не задумываемся. Эти дни будемъ отдыхать и питаться... на чужой счетъ.

На слѣдующій день съ любопытствомъ разсматриваемъ сенегальцевъ и жизнь полка. Все по семейному. Утромъ немного строевыхъ ученій. Черные дѣти богатыри исполняютъ все съ любовью и стараніемъ. Заворачиваютъ всѣмъ пара французовъ унтеръ — офицеровъ. Они важныя птицы. У нихъ свой поваръ и вѣстовые. Начальство повыше никогда и не видно... Я даже не предполагалъ что эти черные такъ чистоплотны, цѣлый день они полощатся у крановъ. Моютъ все, даже шинели. Обычно это дѣлаютъ два человѣка — одинъ въ шинели и изображаетъ манекенъ, другой обливаетъ его водой, мылитъ и третъ щеткой. Когда одна сторона вымыта, шинель выворачивется и черный дядя съ ужимками и дѣтскимъ смѣхомъ снова надѣваетъ мокрую шинель на голое тѣло, чтобы вымыть другую сторону.

Въ полдень у нихъ обѣдъ. Каждый считаетъ своимъ долгомъ подойти и предложить всю свою порцію намъ. Если возьмете, для него это честь и онъ очень радъ. Вообще эта публика очень мила и ихъ нельзя даже сравнить съ неграми или арабами (послѣднихъ они ненавидятъ). Военная форма имъ нравится. Есть и черные унтеръ-офицеры. Всѣ ими гордятся и безпрерывно отдаютъ имъ честь... Даже въ костюмѣ Адама и безъ головного убора. Всѣ очень веселы и любятъ играть въ „шахматы". Такъ по крайней мѣрѣ похоже. Два игрока чертятъ на землѣ квадраты и вставляють въ нихъ палочки и вѣточки. Ходы почти какъ въ шахматы. Игра очень серіезная и всегда много зрителей. Такъ они и коротаютъ свой день.

Къ вечеру жара спадаетъ (близость моря). Французы унтеръ-офицеры важно отправляются въ городъ. Мы тоже идемъ поглазѣть. Намъ все ново. Интересно посмотрѣть арабскій базаръ и лавки со всевозможными издѣліями изъ кожи, шерсти и мѣди. Тутъ же и мастерскія. Занятно слѣдить за работой кустарей, выдѣлывающихъ изъ мѣди тазы,

кувшины всѣхъ видовъ съ самыми затѣйливыми узорами. Инструменты у нихъ: молотокъ и маленькая наковальня. Тутъ же и горнъ. Темпъ работы лихорадочный. Молотокъ стучитъ какъ пулеметъ и кусокъ листовой мѣди быстро получаетъ нужную форму. Отъ ковки металъ твердѣетъ, поэтому время отъ времени вещь отжигается и выковка продолжается. Все очень умѣло и артистически. Интересенъ рядъ... лѣкарей. Это старые арабы (почему-то въ самыхъ допотопныхъ очкахъ, возможно самодѣльнихъ); сидятъ они по-турецки на цыновкахъ. Передъ каждымъ небольшой ящикъ съ какими-то порошками, корешками и помадами. Намъ говорили, что во многихъ случаяхъ они прямо дѣлаютъ чудеса. Публика относится къ нимъ съ уваженіемъ и... боязнью.

Вездѣ много зѣвакъ, юркихъ арабченковъ, ишаковъ. Повсюду крикъ и споръ. Со стороны кажется, что всѣ сейчасъ подерутся, но это лишь разговоръ „по душамъ''. Вотъ мы у арабскаго кафэ. Кофе почти въ наперстокахъ, очень густое. Сидятъ поджавъ ноги; кофе на столикѣ или просто на землѣ. Стоитъ оно гроши, но — сколько гонора у посѣтителя! Онъ принимаетъ всякія позы, кричитъ, здороваясь съ проходящими, важно обмахивается вѣеромъ. Иногда „кліентъ" сидитъ цѣлый день за маленькой чашкой; вздремнетъ, но мухи не даютъ ему заснуть. Вотъ гдѣ нуженъ былъ фото-апаратъ.

Два дня проходятъ быстро и мы снова встрѣчаемся съ пріятелями пріѣхавшими съ фермы. Всѣ очень рады и благодарятъ. Говорятъ хозяйнъ фермы очень злился, особенно на меня, а я, — я былъ очень доволенъ. На слѣдующее утро являемся въ контору компаніи. Насъ везутъ въ портъ на работу. Я старшій группы. Намъ нужно разгрузить фосфатъ изъ вагоновъ въ урны элеватора. Я долженъ еще (старшинство!) и регулировать погрузку безконечной ленты, переносящей фосфаты въ трюмы парохода. Для этого я открываю заслоны урнъ*) Пыль ужасная, жара тоже. Лица и руки облипаютъ коркой грязи. Въ ноздряхъ образуются пробки. Въ легкихъ? — Нелегко. Вечеромъ отмываемся отъ грязи сигая тутъ же съ мола, а потомъ подъ кранами водопровода. Мы молоды и здоровы. Съ шутками идемъ черезъ базаръ.

---

*) — Въ узкой галлереѣ подъ землей, гдѣ бѣжитъ лента, а сверху изъ урны сыпится фосфатъ.

Покупаемъ провизію и направляемся домой въ казармы полка... И такъ изо дня въ день. У всѣхъ мечта, устроится плавать. Въ портъ приходятъ большие англійскіе пароходы. Увы, мы русскіе, безъ паспортовъ. Удостовѣренія съ Эскадры ничего никому не говорятъ. Понятно въ порту работать лучше чѣмъ на фермѣ, но все же тяжело, вредно и не видно улучшенія.

Проработавъ нѣсколько мѣсяцевъ я и одесситъ рѣшаемъ отправиться въ столицу (Тунисъ), надѣясь, что тамъ больше возможностей устроиться получше. Узнаемъ, что можно дешево устроиться (съ проѣздомъ) на пароходѣ. Очень заманчиво... Приходъ французскаго парохода рѣшаетъ все. Беремъ разсчетъ, на слѣдующій день уходимъ. Наши земляки кончили уже работу и провожаютъ насъ, сгруппировавшись на пристани. Снимаемся. Съ опозданіемъ прибѣгаетъ нашъ пріятель-сигнальщикъ (тоже съ „Терца'') и быстро семафоритъ намъ. Мой компаніонъ ему отвѣчаетъ. Это привлекаетъ вниманіе публики на берегу, особенно арабовъ. Очевидно для нихъ это было что-то ошеломляющее: жестикулировать... безъ крика! На пароходѣ насъ тоже замѣтили...

Подошелъ страршій помощникъ, много разспрашивалъ о насъ и прочее. Устроились мы на полубакѣ. Вскорѣ является какой-то дядя изъ команды съ ведромъ. Оказывается ему сказали о насъ. Онъ русскій коммерческій морякъ, съ начала революціи перешелъ во французскую пароходную компанію. Здѣсь онъ помощникъ повара. Онъ радъ видѣть земляковъ и поэтому... въ ведрѣ (подъ салфеткой) три бутылки хорошаго вина, хдѣбъ, жаркое, закуски, сыръ, сладкое и проч. и проч. Вотъ, что сдѣлалъ семафоръ! Понятно было отдано должное такимъ деликатессамъ, угощавшему, морякамъ и проч. Ночь была безъ сновъ.

На слѣдующій день мы въ Тунисѣ. Увы, найти что либо трудно. Рѣшили направиться въ Бизерту, къ своимъ, если тамъ еще кто есть. Путешествуемъ большей частью пѣшкомъ, питаемся въ дорогѣ, еще не доспѣвшимъ инжиромъ и водой. Желудки урчатъ. Случайно находимъ работу. На этотъ разъ она чистая.... ныряемъ доставать губки, глубина отъ 2-хъ сажень и больше. Непріятно только что иногда видишь небольшихъ осминоговъ, хотя и есть ножъ. Хозяйнъ, неопредѣленной національности, совершенный мошенникъ. Публика вообще подозрительная (какъ и пища),

такъ что опасно съ ними и оставаться. Смываемъ окончательно пыль фосфатовъ и топаемъ дальше. Съ окказіями добираемся въ Бизерту. На судахъ всего по нѣсколько человѣкъ. Голодно, и это послѣдніе дни Русской Эскадры. Рѣшаемъ больше ничего не пробовать, а устраиваемся въ Европу.

С. А. Степановъ родился въ 1900 г. Изъ 8-го класса гимназіи попалъ въ подвалы чека; бѣжалъ. Былъ мобилизованъ красными; удралъ и прятался. При взятіи г. Николаева поступилъ на кан. лодку „Терецъ". На ней былъ до конца, (Стар. ун. оф.) въ Бизертѣ на миноносцѣ „Дерзкій". Работы въ Африкѣ, Франція. При занятіи ея нѣмцами попалъ на работы въ Германію. Тамъ въ концентраціонномъ лагерѣ (смертникомъ) какъ американскій шпіонъ. Выжилъ, но искалеченъ. При хаосѣ и занятія Берлина совѣтчиками смѣшался съ французскими рабочими. Снова во Франціи. Отъѣздъ въ Америку въ 1946 г. работы по ремонту судовыхъ машинъ въ Санъ-Франциско. 1955 г. послѣ ликвидаціи фирмы остался не у дѣлъ. Въ 1958 г. заболѣлъ и въ настоящее время поправляется.

Лѣтній солнечный день. Томящая жара съ самаго утра. Кан. лодка Каспійской флотиліи „Ардаганъ" стоитъ на бочкѣ въ персидскомъ порту Энзели. Инж. мех. лейт. Пухирь дежуритъ. Онъ сидитъ, разомлѣвъ отъ жары, съ разстегнутымъ воротникомъ, въ лонгшэзѣ подъ тентомъ на ютѣ. Тентъ поливаютъ водой изъ брандсбойта, но это помогаетъ мало. Рядомъ съ Пухиремъ сидитъ, тоже весь въ бѣломъ, съ иголочки одѣтый и любующійся своимъ величіемъ, уже не молодой судовой врачъ, недавно переведенный во флотъ изъ Карской крѣпостной артиллеріи. Трудно сухопутному врачу привыкать къ распорядку и особенностямъ судовой жизни. Къ дежурному офицеру подходитъ вахтенный и проситъ разрѣшенія бить склянки. Въ данный моментъ безъ 3-хъ минутъ полдень. — „Бей! — вздыхаетъ Пухирь. Докторъ насторожился. — „Позвольте, Георгій Ивановичъ, какія склянки онъ собирается бить?" — Пухирь устало смотритъ на доктора и съ серьёзнымъ лицомъ спокойно говоритъ: — „ясно какія! Всѣ пустыя и лишнія склянки въ судовой аптекѣ бьютъ каждую субботу въ 12 час. дня". Докторъ возмущенъ и не вѣритъ своимъ ушамъ. — „Позвольте, позвольте, да что же это такое! Какое право вы имѣете распоряжаться въ моей аптекѣ! Я, и только я, имѣю право бить или выбрасывать что-либо изъ аптеки. Вездѣ правила одинаковыя, позвольте вамъ сказать, какъ на сушѣ, такъ и на корабляхъ! Это чертъ знаетъ что такое!". Докторъ поднятъ на смѣхъ и надъ нимъ долго еще потѣшаются командиръ и офицеры.

Сообщилъ **И. В. Заринъ**

И. Заринъ

15 ЛѢТЪ ВЪ ЛАТВІЙСКОМЪ ФЛОТѢ

(Продолженіе)

Морскимъ офицерамъ, знавшимъ Либавскій военный портъ еще въ русское время не безинтересно будетъ узнать о судьбѣ нѣкоторыхъ сооруженій и зданій въ порту. Красивый желѣзный раздвижной мостъ изъ города въ портъ былъ, какъ извѣстно, взорванъ отступавшими морскими частями въ 1915 г. передъ занятіемъ Либавы нѣмцами. Мостъ былъ взорванъ прапорщикомъ по морской части Блоднѣкомъ, служившимъ въ латвійское время офицеромъ въ морской авіаціи, а потомъ на подводныхъ лодкахъ. Величественный морской соборъ сохранился въ общихъ чертахъ. Главный иконостасъ былъ снятъ и перевезенъ въ Ригу, гдѣ его установили въ православномъ кафедральномъ соборѣ. Боковые иконостасы остались для нуждъ православныхъ латышей. Самъ соборъ былъ переименованъ въ гарнизонный лютеранскій храмъ. Грандіозное морское собраніе на берегу моря было передѣлано въ санаторію для легочныхъ больныхъ; изъ бывшаго особняка Командира Порта получилось очень приличное собраніе (офицерское) для Курземской дивизіи. Всѣ казармы на берегу ковша (противъ портовыхъ мастерскихъ) были послѣ ухода нѣмецкаго гарнизона въ 1918 году приведены въ порядокъ и въ нихъ помѣстились полки Курземской пѣхотной дивизіи, незначительная часть казармъ была взята подъ мастерскія и склады подводнаго дивизіона.

Въ 1925 году, въ Усть-Двинскѣ, при самомъ входѣ въ Двину была устроена для дивизіона заградителей база состоявшая изъ удобной пристани, складовъ, мастерской, помѣщеній для офицеровъ, канцеляріи и кухни. Мины, въ количествѣ 500 штукъ были изготовлены въ Либавскихъ портовыхъ мастерскихъ и хранились въ погребахъ Усть-Двинской крѣпости, которая въ латвійское время продолжала существовать какъ крѣпость съ соотвѣтствующей ар-

тиллеріей. Склады каменнаго угля были устроены какъ въ Либавѣ, такъ и въ Усть-Двинскѣ.

Теперь я хотѣлъ бы привести нѣкоторыя данныя о вновь построенныхъ судахъ Латвійскаго флота.

1. ПОДВОДНЫЯ ЛОДКИ: „RONIS" (Тюлень), „SPIDOLA" (Свѣтлана). Длина: 55 метровъ, ширина: 4, 8 метра, осадка: 3,9 метра. водоизмѣщеніе: надводное — 400 тоннъ, (оффиціально 395 тоннъ), Подводное — 524 тоннъ. Ходъ: надводный: 14 узловъ, подводный 9 узловъ. Двигатели на каждой лодкѣ: 2 дизель-мотора системы Зульцеръ по 650 лош. силъ, 2 электро-мотора по 350 л. с. Вооруженіе: 2 носовыхъ торпедныхъ аппарата, 2 двойныхъ палубныхъ торп. аппарата. Всего 6 торпедъ въ аппаратахъ, 1 торпеда запасная въ носовомъ помѣщеніи. 1 — 75 мм. орудіе и 3 пулемета.
   Максимальная глубина погруженія: 50 метровъ. Нахожденіе подъ водой: 3 сутокъ безъ подъема на поверхность. Очистка воздуха съ помощью кислородной системы.
   Личный составъ: 3 офицера (командиръ, помощникъ и инж. мех.), 3 кондуктора и 27 унтеръ-офицеровъ.
2. МИННЫЕ ЗАГРАДИТЕЛИ: „IMANTA" и „VIESTURS" (Вѣстурсъ) (имена изъ народныхъ былинъ). Водоизмѣщеніе: 256 тоннъ, ходъ: 14 узловъ, длина: 49 метровъ, ширина: 6,4 метра, осадка: 1,5 метра. Паровыхъ машинъ 2, котловъ системы Нормана 2.
   Вооруженіе: 1 — 75 мм. орудіе, 4 пулемета, 30 минъ загражденія. Личный составъ: Офицеровъ 4, команды 39 чел.

Послѣ двухнедѣльнаго перерыва, который былъ использованъ для отдыха и для мелкаго ремонта механизмовъ, началась повседневная работа какъ на подлодкахъ, такъ и на заградителяхъ. Время было лѣтнее; заградители стали выходить въ море на постановку минъ днемъ и ночью, а лодки выходили для обученія команды на погруженія и стрѣльбу торпедами. Что касается меня лично, то моя сломанная и неправильно сросшаяся нога давала себя чувствовать, мнѣ трудно было спускаться въ лодку по трапу-скобамъ

и особенно подниматься на палубу. Графъ Кейзерлингъ предложилъ мнѣ перейти на заградители дивизіоннымъ инженеръ-механикомъ, такъ какъ прежній инж. механикъ Фастена перешелъ опять на должность Начальника школы флотскихъ инструкторовъ. Пробывъ около года на заградителяхъ, я перешелъ на флагманскій корабль „VIRSAITIS". Къ этому веремени Кейзерлингъ былъ произведенъ въ контръ-адмиралы и надѣлъ на рукава широченные галуны: два широкихъ: вродѣ коммодорскихъ англійскихъ и одинъ галунъ съ петлей.

Форма морскихъ офицеровъ была улучшена. Кромѣ кортика (русскаго образца) была введена морская сабля, шарфъ и золотые плетеные погоны съ серебр. якоремъ для парадной формы (на манеръ герм. штабъ-офицерскихъ погонъ). Лѣтомъ на бѣлые кителя были даны черные погоны съ галунами. Эти нововведенія были вызваны необходимостью приблизить форму латвійскаго офицера къ формѣ морскихъ офицеровъ иностранныхъ флотовъ, особенно скандинавскихъ. Въ то же лѣто 1927 года начались визиты иностр. судовъ. Первой ласточкой былъ старый голландскій крейсеръ: „Hertog Frederik". Въ теченіе лѣта и осени были еще посѣщенія другихъ иностранныхъ судовъ. Зимой 1927 года, будучи еще на заградителяхъ, я занялся ремонтомъ котловъ и отчасти главныхъ машинъ на заградителяхъ, такъ какъ по нѣкоторымъ причинамъ, какъ мнѣ заявилъ адмиралъ, эти суда не могли выжать контрактной скорости. За зиму котлы были основательно выщелочены, очищены, отремонтированы, какъ и главныя машины, и на пробномъ переходѣ — Рига-Либава заградители легко достигли необходимой скорости и даже превысили ее. На „VIRSAITIS" (адмиральскій корабль) я перешелъ лѣтомъ 1928 года. Кейзерлингъ готовился осенью навѣстить со всѣми кораблями нашего союзника — Эстонію, которая почти одновременно съ Латвіей стала обзаводиться военнымъ флотомъ. Первымъ командиромъ эстонскаго флота былъ адмиралъ баронъ Зальца, подъ командой котораго въ 1918 году линкоръ „Петропавловскъ" вмѣстѣ съ другими судами Балтійскаго флота совершилъ трудный ледовый походъ Гельсингфорсъ-Кронштадтъ (бар. Зальца былъ тогда старлейтомъ). Какъ извѣстно, эстонцы получили отъ англичанъ въ 1919 году эскадр. миносоцы „Миклуха-Маклай" и „Автроилъ". Это было очень

цѣнное пріобрѣтеніе, но не по карману сравнительно бѣдной Эстонской республикѣ; третьимъ кораблемъ былъ маленькій германскій турбинный миноносецъ съ большимъ ходомъ. Кромѣ того у эстонцевъ были еще 2 или 3 большихъ буксира, нѣсколько транспортовъ и учебный корабль, а на Чудскомъ озерѣ нѣсколько небольшихъ канонерокъ. Ввиду того, что всѣ 3 боевыхъ миноносца имѣли нефтяное отопленіе, приходилось очень экономить на походахъ и учебныхъ плаваніяхъ изъ-за дороговизны нефти, закупавшейся за-границей. Впослѣдствіи эстонцы стали выдѣлывать нефть изъ своего масляного плитняка. Въ Ревелѣ наша эскадра пробыла 3 дня.

Поздней осенью 1928 г. послѣ окончанія плаванія графъ Кейзерлингъ устроилъ въ Ригѣ первый морской вечеръ, на который были приглашены кромѣ латвійскихъ моряковъ, также и бывшіе русскіе морскіе офицеры, проживавшіе въ Латвіи. Тутъ были старлейтъ бар. Вреде, кавторангъ Нордштейнъ, мичманъ Лишинъ и другіе, въ томъ числѣ 2 морскихъ врача и 2 офицера по адмиралтейству. Время провели весело, вспоминая молодые годы и службу въ Россійскомъ флотѣ. Острякъ бар. Вреде сказалъ, сидя, маленькій спичъ-дифирамбъ Кейзерлингу, закончивъ свою рѣчь забавнымъ вопросомъ счастливой звѣздѣ Кейзерлинга: „я хотѣлъ бы знать, какой это будетъ камень на вашей гладкой и прямой дорогѣ къ дальнѣйшимъ удачамъ и успѣхамъ, о который вы когда-нибудь споткнетесь!". Кейзерлингъ кисло улыбнулся и перевелъ разговоръ на другую тему. Объ этотъ роковой камень Кейзерлингъ споткнулся приблизительно черезъ три года, споткнулся и упалъ, но объ этомъ позднѣе.

Учебныя плаванія и артиллерійскія стрѣльбы для всего латвійскаго флота происходили въ Рижскомъ заливѣ. Адмиральскій корабь „Virsaitis'' стрѣлялъ своими 2 — 88 мм. орудіями (заказанными и полученными отъ завода Skoda-Werke". Заградители и подлодки стрѣляли по щитамъ изъ 75 мм. орудій. Подлодки стрѣляли торпедами какъ въ Рижскомъ заливѣ, такъ и на Либавскомъ внѣшнемъ рейдѣ. Въ 1929 году были прикуплены б. русскія торпеды съ миноносцевъ въ Бизертѣ (20 штукъ). Каждой осенью происходили состязанія на призы — личные и судовые.

Въ томъ же 1929 году, въ маѣ мѣсяцѣ, состоялся визитъ президента Латвійской республики г. Земгала шведскому ко-

ролю Густаву V въ Стокгольмѣ. Президентъ отправился въ гости на только-что построенномъ въ Англiи ледоколѣ „Кришьянъ Вальдемаръ'' (2,300 тоннъ водоизм.) въ сопровожденiи одного только „Virsaitis". Графъ Кейзерлингъ остался дома и вмѣсто него былъ командированъ его помощникъ и б. замѣститель старлейтъ Ю. Спаде.

Ю. Спаде кончилъ въ 1914 году Рижскiй Политехническiй Институтъ со званiемъ инженера-техника. Поступивъ во флотъ гардемариномъ флота онъ пошелъ по строевой части, сдалъ экзамены при Морскомъ Корпусѣ и былъ произведенъ въ 1915 г. въ мичманы съ назначенiемъ въ Черноморскiй флотъ, гдѣ передъ революцiей былъ ревизоромъ на „Евстафiи", въ 1919 г. командовалъ миноносцемъ у генерала Врангеля, а послѣ эвакуацiи Крыма перебрался въ Латвiю. Графъ Кейзерлингъ пригласилъ его во флотъ, гдѣ онъ, наладивъ Службу Связи флота, сталъ ея начальникомъ. Для пополненiя морского образованiя онъ былъ посланъ на два года во Францiю, гдѣ и кончилъ курсъ Морской Академiи въ 1928 году.

Торжества въ Стокгольмѣ продолжались три дня. Самой красивой картиной была поѣздка короля Густава на старинной, украшенной каютой въ видѣ кареты, баржѣ съ 12 гребцами. На кормѣ стоялъ въ полной парадной формѣ королъ Густавъ, въ каютѣ его свита. Эта баржа подвигалась черепашьимъ шагомъ и пристала, наконецъ, къ правому трапу ледокола; наверху короля ждалъ въ цилиндрѣ и фракѣ президентъ Латвiйской республики и почетный караулъ отъ латвiйскаго флота со старлейт. Спаде на правомъ флангѣ. Команда ледокола, состоявшая изъ вольнонаемныхъ матросовъ, одѣтыхъ каждый какъ хотѣлъ, была убрана чтобы не портить торжественной картины — мѣра эта была весьма кстати.

Послѣ визита баржа съ королемъ отправилась обратно къ пристани замка. Салютъ съ „Virsaitis" провожалъ короля, шведская артиллерiя крѣпости встрѣчала своего короля... Гулъ салютовъ увеличивался эхомъ на Стокгольмскомъ рейдѣ, зажатымъ между горами. По представленiю Латвiйскаго посла среди прочихъ лицъ получили шведскiе ордена командиръ „Virsaitis" Фитингофъ, Спаде и я (орденъ „Вазы" на шею).

Интересно было узнать, что въ Стокгольмѣ имѣлся Латвійскій Генеральный Консулъ, затѣмъ консулъ и вице-консулъ, всѣ должности почетныя, но дающія право именоваться консулами на всю жизнь, какъ это вездѣ принято.

Послѣ отбытія короля, Латвійскій президентъ отправился съ отвѣтнымъ визитомъ къ пристани замка, богато украшенной флагами: шведскими и латвійскими. На пристани президента встрѣчала латвійская колонія съ дѣвицами въ красочныхъ національныхъ костюмахъ. Въ придворномъ экипажѣ, съ четверкой лошадей, президентъ со свитой укатилъ во дворецъ къ королю. По возвращеніи президента на пристань, и при отбытіи на ледоколъ поднялась опять канонада. Вечеромъ въ Грандъ-Отелѣ, противъ дворца, состоялся балъ, а на слѣдующій день вечеромъ пріемъ латвійскихъ и шведскихъ моряковъ у латвійскаго генеральнаго консула Henkel'я (шведскаго милліонера). Въ полночь ледоколъ съ президентомъ и „Virsaitis" отправились въ обратный путь. Позднимъ лѣтомъ того же года король Густавъ прибылъ съ отвѣтнымъ визитомъ въ Ригу на старомъ броненосцѣ „Sverige" въ сопровожденіи другого старика — Konung Gustav V".

Вскорѣ послѣ визита шведскаго короля латвійская эскадра отправилась въ эстонскія воды для совмѣстныхъ маневровъ съ эстонскимъ флотомъ и послѣ 4-хъ дневныхъ маневровъ вернулась домой: заградители пошли въ Усть-Двинскъ, а обѣ лодки съ судномъ-базой „Varonis" и адмиральскимъ кораблемъ „Virsaitis" направились въ Либаву. Черезъ нѣсколько мѣсяцевъ командиръ „Virsaitis'а" кап. 2 р. Фитингофъ сдалъ командованіе кораблемъ Начальнику Службы Связи стар. лейт. Ю. Спаде, а самъ, согласно приказу принялъ должность Начальника Службы Связи.

Въ слѣдующемъ 1930 году лѣтомъ латвійская эскадра посѣтила Копенгагенъ. Какъ обычно, мѣсяца за два до визита были запрошены черезъ латвійскаго посла соотвѣтствующія инструкціи въ Копенгагенѣ. Вскорѣ пришелъ положительный отвѣтъ: добро, молъ, пожаловать!

Когда, въ прекрасное лѣтнее утро, наши суда подходили къ берегамъ Даніи и въ легкомъ туманѣ открылась красивая панорама Копенгагена, къ борту адмиральскаго корабля подошелъ, какъ обычно, моторный катеръ съ морскимъ офицеромъ связи и съ лоцманомъ. Офицеромъ связи оказался

скромный, симпатичный капитанъ-лейтенантъ Понтопиданъ, человѣкъ уже не молодой, съ сѣдѣющей бородой. Онъ передалъ поздравленіе съ приходомъ эскадры, вручилъ программу пребыванія эскадры и все прочее что полагается при этомъ. Эскадра дала малый ходъ и мы стали входить на длинный рейдъ Копенгагена. Въ это время на лѣвомъ траверзѣ эскадры показались военныя суда, шедшія въ кильватерной колоннѣ по направленію къ выходу въ море. Оказалось, что это была датская эскадра. По бѣглому подсчету она состояла почти что изъ всѣхъ судовъ крупнаго и средняго тоннажа. Отсалютовавъ намъ приспусканіемъ флага, датчане прибавили ходу и вышли въ море. Офицеръ связи почувствовалъ нѣкоторую неловкость и заявилъ, что ввиду хорошей погоды эскадра вышла въ море на стрѣльбу. Адмиралъ пожалъ плечами и высказалъ надежду, что „хозяева" по всей вѣроятности скоро вернутся.

Въ Копенгагенѣ наша эскадра провела три дня. Адмиралъ съ флагъ-офицеромъ былъ принятъ королемъ въ тотъ же день. Черезъ часъ послѣ этого офицеръ связи привезъ ордена: орденъ Даннеброга 2-ой степени (шейный орденъ и звѣзда), 1 шейный и 1 нагрудный орденъ. Вторую степень Кейзерлингъ „возложилъ" на себя, шейный орденъ „повѣсилъ" на шею командира дивизіона заградителей Брѣдису, стараго морского волка-парусника, какъ огня боявшагося всякихъ торжествъ и парадовъ, а нагрудный орденъ вручилъ совершенно неожиданно офицеру службы связи Виндавскаго раіона, который упросилъ адмирала взять его съ собой въ Копенгагенъ пассажиромъ. Этимъ адмиралъ обошелъ „естественнаго" кандидата на орденъ — командира адмиральскаго корабля кап. 2 р. Спаде. Послѣдній почувствовалъ себя обиженнымъ, заперся въ каютѣ и не выходилъ изъ нея нѣсколько часовъ. Этимъ поступкомъ Кейзерлингъ пріобрѣлъ въ лицѣ Спаде тайнаго, но опаснаго противника. На слѣдующій день состоялся балъ въ честь нашихъ моряковъ въ помѣщеніи Морского Корпуса, на третій день пріемъ на нашей эскадрѣ. Къ лѣвому борту адмиральскаго корабля, стоявшаго у стѣнки Langelinie пришвартовались другъ за другомъ бортами оба заградителя. На пріемахъ чувствовался недостатокъ датскихъ морскихъ офицеровъ. Присутствовали — какой-то сухопутный адмиралъ, офицеръ связи, директоръ Морского Корпуса, начальникъ торговаго

порта въ морской формѣ и одинъ или два морскихъ чиновника.

Уходя изъ Копенгагена раннимъ утромъ четвертаго дня, мы повстрѣчались при выходѣ съ возвращающейся датской эскадрой. Адмиралъ опять пожалъ плечами — „Н-да'', промолвилъ онъ, „такъ моряки не поступаютъ. Во всякомъ случаѣ мы этого не забудемъ!''. И не забылъ. На 10-лѣтній юбилей Латвійскаго флота датчане приглашены не были, но объ этомъ впереди.

Вернувшись въ Либаву, эскадра выходила въ море на стрѣльбу, а черезъ недѣлю ушла въ Ригу, куда долженъ былъ прійти англійскій крейсеръ „Vindictive'' и польскій учебный корабль „Wisla''. Черезъ два дня послѣ нашего прибытія въ Ригу къ замковой набережной величественно подошелъ и ошвартовался „Vindictive''. Я былъ назначенъ офицеромъ связи къ англійскому адмиралу, небольшого роста, невзрачному, но очень симпатичному джентельмэну. „Vindictive'' по тѣмъ временамъ считался новѣйшимъ крейсеромъ на которомъ были всѣ новинки, начиная съ гидроплана, который въ кратчайшій срокъ поднимался изъ трюма на „лифтѣ'' и спускался на воду, и кончая богатымъ зубоврачебнымъ кабинетомъ и операціонной. Крейсеръ пробылъ тоже, какъ обычно, три дня. Въ первый день былъ пріемъ въ англійскомъ посольствѣ, на второй день латвійскіе моряки принимали англичанъ на рижскомъ взморьѣ въ морскомъ павильонѣ, а на третій день англійскій адмиралъ давалъ балъ на крейсерѣ для правительства, латвійскаго флота и англійскаго посольства. Балъ отличался обиліемъ гостей и особенно интересныхъ дамъ въ легкихъ бальныхъ одѣяніяхъ.

Польскій корабль, смѣнившій вскорѣ англичанъ, сталъ на якорь посреди Двины. Къ вечеру изъ Гдыни прилетѣли 2 аэроплана-амфибіи, которые, граціозно спустившись на воду, подошли къ „выстрѣламъ'' „Вислы''.

Къ парадному обѣду на „Virsaitis'ѣ'' были приглашены командиръ, лётчики и почти всѣ офицеры „Вислы''. Польскіе офицеры сразу перешли на русскій языкъ (понѣмецки никто не хотѣлъ говорить), а командиръ минутъ 20 говорилъ съ нашимъ адмираломъ по-французски, но потомъ, пожелавъ принятъ участіе въ общемъ веселомъ разговорѣ, перешелъ на русскій языкъ и мастерски разсказывалъ еврейскіе анекдоты.

Послѣ этихъ двухъ судовъ больше визитовъ иностранныхъ кораблей въ этомъ году не было.

Въ слѣдующемъ году Кейзерлингъ задумалъ и блестяше провелъ празднованіе 10- лѣтія Латвійскаго флота. Кое-кто въ Военномъ Министерствѣ, въ которомъ числился флотъ, пытался отговорить его отъ этого: такая маленькая юбилейная дата и празднованіе по 1 разряду съ многочисленными иностранными гостями, но у графа нашлись единомышленники и правительство ассигновало необходимыя средства. Приглашенія были посланы флотамъ Великобританіи, Франціи, Германіи, Швеціи, Польши, Финляндіи и Эстоніи. Всѣ эти страны согласились прислать свои суда къ юбилею, который было рѣшено праздновать въ Либавѣ, такъ какъ по сосѣдству съ Либавскимъ торговымъ портомъ находился внѣшній рейдъ военнаго порта, обнесенный волноломомъ съ 3 воротами. Этотъ рейдъ по своему мѣстоположенію и внушительнымъ размѣрамъ славился въ Балтійскомъ морѣ. Это обстоятельство и дало возможность принять на рейдѣ корабли 7 государствъ, кромѣ своихъ судовъ.

(Продолженіе слѣдуетъ)

ВЪ ЭТОМЪ ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ:

250 лѣтъ Полтавское сраженіе 27 іюня 1709 г.

225 „ Императрица Анна Іоанновна учреждаетъ „для лучшаго порядку" Корпусъ Морской Артиллеріи 22 апрѣля 1734 г.

150 „ Война со Швеціей — 1809 г.
Война съ Турріей — 1809 г.

Инж. Мех. Лейт. Н. Кадесниковъ

ВЪ ДНИ РУССКОЙ СМУТЫ

Незадолго до большевистскаго переворота въ первыхъ числахъ сентября 1917 года, несомнѣнно подъ вліяніемъ германскаго генеральнаго штаба, „краса и гордость русской революціи" произвела самочинную и безнаказанную расправу надъ офицерами лин. кор. „Петропавловскъ", стоявшаго на Гельсингфорскомъ рейдѣ. Катеръ, увозившій по постановленію судового комитета арестованныхъ офицеровъ — лейт. Б. Тизенко и мичмановъ Михайлова, Кандыбу и Кондратьева, подозрѣваемыхъ, якобы, въ сочувствіи корниловскому движенію, на Эспланаду въ трибуналъ, неожиданно повернулъ въ сторону удаленной отъ Гельсингфорса Елизаветинской пристани. Черезъ нѣсколько минутъ послышались безпорядочные выстрѣлы...

Нѣсколько дней спустя англійская агентура „X" сообщила, что въ Гельсингфорсѣ былъ арестованъ нѣмецкій курьеръ, изъ бумагъ котораго выяснилось, что это звѣрское убійство было произведено на нѣмецкія деньги съ цѣлью разложенія русскаго флота.

15 марта 1918 г. Верховный Съѣздъ Совѣтовъ заключилъ позорный Брестъ-Литовскій мирный договоръ съ нѣмцами, согласившись на всѣ поставленныя условія и требованія врага. Адмиралъ Мейреръ, командующій нѣмецкой эскадрой прибывшей въ Гангэ, предъявилъ ультимативное требованіе, чтобы весь русскій флотъ либо покинулъ Гельсингфорсъ, либо къ 31-му марта былъ бы разоруженъ. Очевидно, передача всего активнаго русскаго флота нѣмцамъ была однимъ изъ условій мирнаго договора.

Но несмотря на необыкновенно тяжелыя условія — Финскій заливъ былъ еще скованъ льдомъ и короткій срокъ ультиматума, Командующему Флотомъ кап. I р. Щастному удалось, съ неимовѣрными трудностями, увести весь флотъ изъ Гельсингфорса въ Кронштадтъ. Этотъ „Ледяной походъ"

продолжался вмѣсто обычныхъ 20-часовъ — 8-9 дней, но былъ проведенъ успѣшно.

Не обошлось безъ аварій: на лин. кор. „Гангутъ" давленіемъ пара выбило прокладку во фланцахъ главной паровой магистрали. Выбившійся паръ въ мгновеніе сварилъ двухъ вахтенныхъ кочегаровъ. Вахтенному инж. мех. мичману Ш., нечеловѣческимъ напряженіемъ силъ удалось закрыть нужный клапанъ, послѣ чего онъ тутъ же упалъ безъ чувствъ съ обожженнымъ паромъ лицомъ и обваренными руками, но спасъ корабль отъ дальнѣйшей катастрофы.

Не вѣря въ возможность увода русскаго флота черезъ льды Финскаго залива изъ Гельсингфорса и опасаясь что весь флотъ будетъ захваченъ нѣмцами, английское командованіе настаивало чтобы весь флотъ былъ бы затопленъ — но на 9-й день похода корабли вошли на Кронштадскій рейдъ. Флотъ былъ спасенъ.

На пришедшихъ въ Кронштадтъ корабляхъ, не довѣряя личному составу флота и боясь его сплоченности, большевистскимъ морскимъ начальствомъ въ срочномъ порядкѣ было сдѣлано перемѣщеніе офицерскаго состава. Съ прибытіемъ кораблей въ Кронштадтъ съ каждымъ днемъ все больше чувствовалось, что атмосфера въ верхахъ комунистической власти все больше и больше накаляется. Командующій Флотомъ кап. I р. Щастный былъ вызванъ въ Москву и тамъ неожиданно для всѣхъ арестованъ. На корабляхъ шли аресты наиболѣе популярныхъ офицеровъ. Были случаи исчезнованія офицеровъ... Участились случаи самоубійства...

Въ связи съ перемѣщеніемъ офицеровъ съ одного корабля на другой, мичманъ Борисъ Сагаловъ былъ переведенъ съ „Рюрика" на „Гангутъ".

Въ одинъ, случайно спокойный, майскій вечеръ мичманъ Сагаловъ, вернувшись съ корабля въ свою холостяцкую комнату, которую снималъ у вдовы полковника В., въ „Итальянскомъ дворцѣ", нашелъ на своемъ письменномъ столѣ конвертъ съ лаконической написью: Мичману С. — лично.

Не безъ тревоги Сагаловъ вскрылъ конвертъ и прочелъ: „Завтра, пять минутъ послѣ склянокъ на ужинъ, жду васъ въ Петровскомъ паркѣ въ концѣ аллеи, вблизи пушки". Вмѣсто подписи — прямоугольникъ съ синимъ діагональнымъ крестомъ. Это необычная подпись нѣсколько успо-

коила Сагалова и на слѣдующій день, въ назначенное время на указанномъ мѣстѣ онъ встрѣтилъ кап. I р. Д. Разговоръ былъ кратко-дѣловой.

Въ нѣсколькихъ словахъ кап. I р. Д. объяснилъ обстановку: хотя флотъ и переведенъ въ Кронштадтъ, все же опасность передачи кораблей большевиками — нѣмцамъ еще не миновала. Съ другой стороны, англичане, опасаясь этой передачи, готовы всѣми возможными средствами уничтожить наши лучшіе корабли. Чтобы не допустить ни того, ни другого необходимо выиграть время и, временно выведя ихъ строя, сохранить суда для Россіи. Послѣ этого кап. I р. Д. предложилъ Сагалову примкнуть къ организаціи, цѣлью которой было временно обезвредить обѣ представлявшіяся возможности, на условіяхъ, въ случаѣ согласія, привлеченія двухъ вѣрныхъ и знающихъ помощниковъ инж. мех. офицеровъ, безукоризненно знающихъ механизмы своего корабля, холостыхъ и не имѣющихъ близкихъ родственниковъ ни въ Кронштадтѣ ни въ Петроградѣ. Было подчеркнуто, что какія бы то нибыло письменныя замѣтки недопустимы и на размышленія дано два дня.

При слѣдующемъ свиданіи мичманъ Сагаловъ далъ кап. I р. Д. свое твердое согласіе и тотчасъ же получилъ распоряженіе въ теченіи ближайшихъ трехъ дней съѣздить въ Петроградъ и тамъ, въ указанномъ мѣстѣ, принять приготовленный матерьялъ и привести его на корабль. Сагалову былъ врученъ свѣтлосиній, фигурно обрѣзанный листокъ тонкаго картона съ замысловатымъ рисункомъ изъ пересѣкающихся кривыхъ линій. Это была часть „удостовѣренія личности", которая, при составленіи съ другой, находившейся у главныхъ руководителей, давала цѣлый документъ, который долженъ былъ предъявляться въ нужные моменты.

Пріобрѣвъ небольшой твердый чемоданчикъ съ хитрымъ замкомъ, Сагаловъ отправился въ Петроградъ. Когда, въ назначенномъ мѣстѣ, ему пришлось принять три параллопипедныя пироксилиновыя шашки вѣсомъ около трехъ фунтовъ каждая, его охватилъ безотчетный „дрейфъ". Но отступленія не могло быть...

Бережно спрятавъ опасный грузъ въ чемоданчикъ, Сагаловъ столь же бережно повезъ его на корабль.

Въ тѣ тревожные дни выѣздъ, и особенно въѣздъ въ Кронштадтъ былъ сопряженъ съ контролемъ и тщательнымъ

просмотромъ документовъ и багажа.

На пристани въ Ораніенбаумѣ дежурный матросъ изъ караула, провѣривъ удостовѣренія, заинтресовался: — „А что въ чемоданчикѣ?'' — „Сахаръ" — съ независимымъ видомъ не задумываясь отвѣтилъ Сагаловъ. — „Сахаръ?" удивленно переспросилъ его матросъ. — „Зачѣмъ вамъ сахаръ, если корабли и безъ того мѣняютъ сахаръ на муку? А нутъ-ка откройте!..." и матросъ недовѣрчиво потянулъ чемоданъ... — „Да брось ты, товарищъ, задерживаться по пустякамъ!'' замѣтилъ караульный начальникъ, „видишь сколько у насъ еще штатскихъ!"... Контрольный органъ величественнымъ жестомъ отпустилъ Сагалова на пароходъ.

— „Приготовить пропуска!'' — раздалось распоряженіе когда пароходъ подошелъ къ Кронштадской пристани — „которые военные, проходите, не задерживайте!" —

Прибывъ на „Гангутъ", Сагаловъ временно спряталъ шашки, до пріисканія болѣе надежнаго мѣста, подъ подушку. Спать на пироксилиновыхъ шашкахъ было необычно и неудобно во всѣхъ отношеніяхъ.

На слѣдующее утро мысль о второй очередной рискованной поѣздкѣ начала преслѣдовать Сагалова. Хотя писарь судового комитета безъ возраженій переставилъ дату удостовѣренія, Сагалову казалось что онъ не особенно охотно это сдѣлалъ.

И снова конспиративная квартира въ Петроградѣ, еще три шашки, тяжелый чемоданчикъ, извозчикъ по Невскому, поѣздъ, Ораніенбаумъ и та же неизбѣжная пристань.

— „Военные проходите!.. штатскіе съ багажемъ сюда — въ очередь!..'' у Сагалова отлегло отъ сердца... пароходъ уже отошелъ отъ пристани.

Но вотъ и Кронштадтъ. Наружно спокойно, почти весело, Сагаловъ вышелъ на пристать. — „Повремените, товарищъ офицеръ", преградилъ ему выходъ дежурный матросъ. „Буксиръ №2'' — прочелъ на ленточкѣ его фуражки Сагаловъ. — „Предъявите пропускъ!" — Пропускъ предъявленъ. — „По служебной надобности, хорошо... а что у васъ въ чемоданчикѣ?'' — спросилъ матросъ, отбирая его изъ рукъ мичмана — „что-то тяжелое!''

Мысли Сагалова лихорадочно заработали: — по служебной надобности... тяжелое...

„Форсунки!" — безъ колебанія заявилъ онъ.

— „Форсумки?” заинтересовался матросъ, „ну-ка, откройте чемоданчикъ, товарищъ мичманъ, посмотримъ!” —

Дрожащей рукой Сагаловъ долго рылся по карманамъ нащупывая ключикъ, оттягивая время, словно что-то ожидая... секунды казались часами...

— „Не извольте безпокоиться товарищъ мичманъ, мы и такъ вскроемъ!”, сказалъ матросъ, втыкая плоскій штыкъ въ крышку чемодана.

Холодный потъ выступилъ на лбу Сагалова... въ мозгу мелькнула возможность взрыва или еще худшія послѣдствія обнаруженія матеріяла.

— „Не портить чужой чемоданъ!'' неожиданно для себя крикнулъ онъ металлическимъ голососъ. Матросъ на минутку опѣшилъ.

— „Да, что ты тамъ копаешься!'', нетерпѣливо крикнулъ ему старшой — „давай дальше, видишь сколько ихъ!” —

— Да у него и открыть не могу!”...

— „На кораблѣ разберутся... пускай, что-ли!''...

— „Да мнѣ что-же, только форсумки хотѣлъ посмотрѣть''... — сказалъ матросъ, возвращая штыкъ на свое мѣсто. — „Чемоданчикъ то жалко, да ужъ вы, товарищъ мичманъ, извините, такая наша служба!...”

Черезъ нѣсколько минутъ Сагаловъ былъ уже у борта „Гангута”.

Но теперь назрѣвала другая проблема: куда и какъ надежно спрятать шесть объемистыхъ шашекъ пироксилина? Найти мѣсто въ каютѣ, находящейся подъ постояннымъ присмотромъ вѣстового назначеннаго судовымъ комитетомъ, а также подвергая опасности сожителя по каютѣ не имѣвшаго понятія о происходящемъ, было немыслимо. Случайно выходъ былъ найденъ — плоская вентиляціонная труба, развѣтвляющаяся какъ разъ передъ входомъ въ каюту. Лучшаго мѣста нельзя было придумать! Во время ужина, когда палубы опустѣли, шашки были благополучно водворены на мѣсто.

Дальнѣйшая работа требовала подбора надежныхъ помощниковъ. Послѣ немалыхъ волненій былъ разрѣшенъ и этотъ вопросъ и къ дѣлу привлечены инж. мех. Ш. и мичм. Л.

Черезъ нѣсколько дней, въ своей комнатѣ на берегу Сагаловъ опять встрѣтилъ кап. I р. Д. предупредившаго его что черезъ 3-4 дня, около полуночи, нужно ожидать сигнала съ

мостика „Полтавы" — три вспышки зеленаго огня. Слѣдовало внимательно слѣдить за „Полтавой". За эти дни нужно было опять съѣздить въ Петроградъ и привести запалы, которые надлежало постоянно держать при себѣ. Одновременно нужно было осторожно поставить шашки на мѣсто. Экстренные выходы изъ турбинныхъ отдѣленій должны были быть чисты несмотря ни на какія препятствія. Запалы слѣдовало поджечь черезъ пять минутъ послѣ сигнала, послѣ чего немедленно уходить на берегъ и кратчайшимъ путемъ слѣдовать къ лодкѣ, ожидавшей въ полной готовности въ условномъ мѣстѣ. Пока же Сагалову былъ врученъ подложный паспортъ на имя Арсенія Дымова, браунингъ съ запасной обоймой, штатское платье и пачка кредитныхъ билетовъ.

На слѣдующій день Сагаловъ опять съѣздилъ въ Петроградъ и привезъ, на этотъ разъ безъ приключеній, запалы. Впереди предстояла опасная работа на кораблѣ.

Судьба благопріятствовала заговору — была ли это судьба? — былъ полученъ приказъ провѣрить турбины внѣ очереди. Этимъ приказаніемъ воспользовался Сагаловъ, которому, со всоими помощниками, не безъ труда удалось уложить шашки на мѣсто — какъ разъ подъ свмыми подшипниками. Труднѣе всего оказалось усыпить вниманіе и удалить матросовъ-машинистовъ, закрывшихъ экстренные выходы изъ турбинныхъ отдѣленій и устроившихъ себѣ на площадкахъ мѣста для спанья въ неурочное время.

Оставалось только внимательно слѣдить за сигналомъ съ мостика „Полтавы". Но проходили сутки, вторыя, третьи... а сигнала все не было.

Неожиданно кап. I р. Д. вызвалъ Сагалова и объяснилъ ему, что въ силу измѣнившихся обстоятельствъ рѣшено было временно отложить дальнѣйшія дѣйствія, такъ какъ за послѣдніе мѣсяцы, въ силу различныхъ политическихъ сдвиговъ, взаимоотношенія большевиковъ съ нѣмцами, настолько измѣнились, что уже сами большевики были подъ угрозой захвата нѣмцами Черноморскаго флота. Хотя адмиралу Саблину и удалось увести въ Новороссійскь всѣ лучшіе и способные двигаться корабли, по приказанію изъ Москвы большая часть флота была потоплена по распоряженію присланнаго замѣняющаго „комиссара флота" Раскольникова. Поэтому слѣдовало осторожно убрать шашки и вмѣстѣ съ

запалами ночью спустить черезъ иллюминаторъ за бортъ.

Если было трудно и рискованно поставить шашки на мѣсто, то еще труднѣе и несравненно рискованнѣе было ихъ убрать и уничтожить.

Революція „углублялась". 22 іюня 1918 года былъ разстрѣлянъ послѣдній командующій Балтійскимъ флотомъ, кап. I р. Щастный; 17 іюля было совершено Екатеринбургское злодѣяніе; какъ бы въ отвѣтъ послѣдовали убійства комиссара Володарскаго и начальника Петроградской Ч.К. Урицкаго — „Они убиваютъ нашихъ отвѣтственныхъ работниковъ" отвѣтилъ на это Троцкій — „а мы съ корнемъ вытравимъ классы, за каждаго коммисара будутъ разстрѣляны тысячи заложниковъ..."

И безъ того невыносимая жизнь русской интеллигенціи, въ особенности офицерства, превратилась буквально въ кошмаръ. На корабляхъ за офицерами была напряженная слѣжка за каждымъ ихъ словомъ, за каждымъ шагомъ...

Чтобы убрать подрывные патроны пришлось разыграть цѣлую комедію. Приготовивъ брезентовыя сумки и предварительно измазавъ ихъ машиннымъ масломъ, мичманъ Сагаловъ и мичманъ Л., одѣтые въ рабочіе комбинезоны, спустились по очереди въ каждое турбинное отдѣленіе для „просмотра" турбинъ. Готовые помочъ машинисты, подъ предлогомъ праздничнаго дня, были отпущены на берегъ. Вынувъ спрятанные шашки и уложивъ ихъ въ принесенныя сумки, Сагаловъ и Л., задраивъ головины роторовъ, поднялись въ батарейную палубу и кратчайшимъ путемъ вернулись въ свою каюту. Злополучныя шашки были опять водворены на старое мѣсто на вентиляціонную трубу, и въ ту же ночь, одна за другой, эти опасныя игрушки были осторожно спущены черезъ иллюминаторъ за бортъ. За ними послѣдовали запалы, уложенные, для тяжести, въ брезентовой сумкѣ съ парой французскихъ ключей. Уничтоживъ всѣ слѣды опасной авантюры Сагаловъ надѣялся, что напряженность послѣднихъ дней пришла къ концу, но затишье продолжилось недолго. Въ одинъ изъ вечеровъ въ первыхъ числахъ сентября онъ опять получилъ записку отъ кап. I р. Д., предлагавшаго съ нимъ встрѣтиться въ слѣдующій вечеръ. За рюмкой водки, предусмотрительно приготовленной Сагаловымъ, Д. объяснилъ ему причину вызова. Повидимому, организацію начали нащупывать, нѣсколько

причастныхъ къ заговору офицеровъ было арестовано на „Севастополѣ" и поэтому всѣмъ, имѣвшимъ къ нему какое нибудь отношенiе рекомендовалось бѣжать на югъ, гдѣ уже начались добровольческiя формированiя, въ которыхъ приняла участiе и „Морская рота", морскiе бронепоѣзда и рядъ судовъ подъ Андреевскимъ флагомъ. Давъ Сагалову точную и соотвѣтствующую инструкцiю и разъясненiя, Д. посовѣтовалъ ему ни на минуту не задерживать своего отъѣзда.

Судовой комитетъ отказался выдать Сагалову пропускъ на въѣздъ въ Петроградъ. Послѣ упорныхъ „увѣщанiй" секретарь комитета пошелъ наконецъ на уступки, согласившись на выдачу пропуска по предъявленiю медицинскаго свидѣтельства.

Докторъ Х., къ которому обратился Сагаловъ, понявъ положенiе, пошелъ ему на встрѣчу и безъ разговоровъ заполнилъ необходимое удостовѣренiе, прибавивъ, что: „...Вамъ необходимо, по крайней мѣрѣ, двѣ недѣли полнаго отдыха гдѣ нибудь въ глухой деревнѣ... Перемѣнить воздухъ нужно возможно скорѣе..." Докторъ проводилъ Сагалова до двери и ни за что не хотѣлъ взять съ него за визитъ. — „Пригодится вамъ мой другъ, вѣдь путь-то видимо не малый и не легкiй!.."

Принятое и оформленное рѣшенiе бѣжать изъ Кронштадта въ послѣднюю минуту натолкнулось на цѣлый рядъ непредвиденныхъ препятствiй но, наконецъ, почти всѣ необходимые документы были въ порядкѣ.

Въ одинъ изъ послѣднихъ вечеровъ передъ отѣздомъ Сагаловъ рѣшилъ пригласить „на чашку чая" въ свою холостую комнату своихъ близкихъ друзей. Прiятели принесли съ собою различные продукты, появилось вино и совершенно неожиданно получился богатый и веселый пиръ.

Вдругъ рѣзкiй звонокъ вспугнулъ беззаботное веселье... Встревоженный появленiемъ неожиданнаго посѣтителя, Сагаловъ пошелъ открывать дверь... Передъ нимъ стоялъ одинъ изъ самыхъ кровожадныхъ палачей Кронштадта, замѣститель Предсѣдателя Революцiоннаго Трибунала, товарищъ Никитинъ (псевдонимъ). — „Извините за безпокойство", сказалъ онъ, стараясь быть вѣжливымъ, „но мнѣ необходимо переговорить съ вами безъ свидѣтелей по очень важному дѣлу. Сейчасъ же идемте со мною!". У Сагалова мелькнула мысль что товарищъ Никитинъ что-то подозрѣ-

ваетъ, что ему что-то извѣстно и что онъ о чемъ-то хочетъ его распросить... Сказавъ друзьямъ что скоро вернется, Сагаловъ послѣдовалъ за Никитинымъ, который, торопливо выйдя изъ дверей, три раза выстрѣлилъ изъ нагана въ воздухъ, повидимому подавая какой-то сигналъ. Черезъ нѣсколько секундъ они вошли въ сосѣднюю дверь того же дома. На дверяхъ была прибита красная звѣзда. Молча пробираясь въ темнотѣ, Сагаловъ угадывалъ знакомую ему обстановку — дортуары б. Морского Инженернаго Училища. По странному совпаденію, Никитинъ поселился какъ разъ въ томъ отдѣленіи, въ которомъ спалъ Сагаловъ въ послѣдній годъ передъ выпускомъ, только вмѣсто аккуратно стоявшихъ въ два ряда кроватей, при слабомъ освѣщеніи электрическаго фонарика, Сагаловъ замѣтилъ лишь одну кровать съ набросанными на ней сигнальными флагами, а рядомъ въ безпорядкѣ валявшіеся ящики, мѣшки, нѣсколько автоматовъ и пулеметныя ленты. — „Садитесь сюда", указывая на ящикъ сказалъ Никининъ, самъ садясь на кровать. Сбиваясь и не договаривая, хриплымъ шопотомъ Никитинъ началъ говорить Сагалову что эта ночь въ Кронштадтѣ будетъ „Варфоломѣевской ночью", что въ западной части города уже начались облавы и аресты офицеровъ и скорѣе приказалъ, чѣмъ предложилъ Сагалову не выходить изъ помѣщенія. — „Слышите?" — и Никитинъ пріоткрылъ окно въ садъ... Вдалекѣ были слышны безпорядочные выстрѣлы и неясные крики... Вдругъ, посмотрѣвъ на часы, хозяинъ заторопился. Подтянувъ портупею и машинально ощупывая кобуру онъ пошелъ къ выходу, бросивъ мичману черезъ плечо: — „Не смѣйте отсюда выходить... поняли?... дверь будетъ заперта..." Было ясно, что цѣль его разговора не была достигнута за недостаткомъ времени и у Сагалова не было никакихъ сомнѣній, что слѣдуя приказанію Никитина онъ подвергнется еще большей опасности. Выяснивъ что входная дверь дѣйствительно была заперта, онъ выскочилъ черезъ окно и вскорѣ былъ уже у своей двери, на которой и въ темнотѣ довольно ясно выдѣлялся нацарапанный мѣломъ бѣлый крестъ.

Войдя въ свою комнату онъ нашелъ ее прибранной, а друзей молча сидящими въ ожиданіи объясненій происшедшаго.

— „Идемте на корабль'' — сказалъ Сагаловъ — „на немъ мы будемъ въ эту ночь въ относительной безопасности. По пути все объясню''. Всѣ торопливо, безъ лишнихъ вопросовъ, вышли изъ комнаты.

Отъ „Итальянскаго дворца'' до Петровскаго парка, за которымъ были ошвартованы корабли нужно было пересѣчь лишь безлюдную и жуткую въ ту ночь улицу — всего нѣсколько десятковъ шаговъ...

Происшедшее заставило Сагалова задуматься о надвигающейся опасности и поторопиться выполненіемъ уже принятаго рѣшенія — бѣжать на югъ, къ добровольцамъ. Для этого, въ первую очередь, нужно было обезпечиться согласіемъ судового комитета на неотложный отпускъ, особенно сомнительный послѣ минувшей „Варфоломѣевской'' ночи. Сагаловъ принужденъ былъ снова торговаться съ секретаремъ комитета бѣглымъ монахомъ Герасимомъ. Сотня „романовскихъ", бутылка водки и кое-что изъ одежды ускорили дѣло и 24-го сентября все было готово...

Въ пути между Ораніенбаумомъ и Петроградомъ, въ грязномъ и запущенномъ вагонѣ поѣзда, Сагаловъ уничтожилъ всѣ свои старые документы и на Балтійскій вокзалъ изъ вагона № 274 въ Петроградѣ вышелъ съ небольшимъ чемоданчикомъ — Аркадій Дымовъ.

При дальнѣйшемъ продвиженіи на югъ слѣдовало точно придерживаться полученныхъ инструкцій... Въ темную осеннюю ночь поѣздъ медленно подходилъ къ Оршѣ. Арсеній Дымовъ на ходу спрыгнулъ съ поѣзда и скрылся за вокзальными постройками. Теперь нужно было, на „второй продольной улицѣ'' разыскать домикъ съ клочкомъ сѣна на шестѣ надъ воротами. Чтобы избѣжать встрѣчи съ патрулями, Дымову приходилось прятаться въ канавахъ и ямахъ и даже забираться на тяги паровозовъ стоявшихъ на запасныхъ путяхъ станціи. Но вотъ наконецъ и „вторая продольная'' улица. На условный стукъ въ окно высунулась всклокоченная бородатая голова стараго, но еще крѣпкаго, ямщика Нухима. Послѣ обмѣна условленными фразами, калитка безшумно открылась и, пропустивъ ночного посѣтителя, тотчасъ-же захлопнулась. Еще до зари пара шустрыхъ коньковъ везла къ Шклову по ухабистой проселочной дорогѣ, а гдѣ и просто по бездорожью, трехъ сѣдоковъ: Арсенія Дымова и двухъ сестеръ милосердія, прихваченныхъ Нухи-

момъ изъ послѣднихъ хатъ бѣднаго селенія. Вдругъ изъ темноты раздался окликъ: — „Стой! кого и куда везешь?''. Нухимъ быстро спрыгнулъ съ козелъ и о чемъ-то негромко поговорилъ съ подошедшей вооруженной стражей. Черезъ нѣсколько минутъ повозка двинулась дальше и къ разсвѣту на перелѣсьѣ, тянувшимся отъ лѣваго берега Днѣпра, показались отдѣльные домики. Изъ халупы, къ которой подъѣхалъ Нухимъ, вышелъ молодой скуласный парень. — „Вотъ тебѣ, Аркадій, еще гости!'' — сказалъ Нухимъ, передавая пассажировъ и, получивъ отъ Дымова 1000 „романовскихъ'' и столько же отъ сестеръ милосердія, хлопнулъ въ воздухѣ бичемъ и укатилъ въ обратный путь.

Случайные спутники, оказавшіеся въ рукахъ шайки контрабандистовъ, двое сутокъ прятались въ полутемномъ подвалѣ халупы, затерявшейся въ глухомъ медвѣжьемъ углу. Дымовъ взялъ на себя покровительство надъ растерявшимися дѣвушками и не сомкнулъ глазъ, оберегая сонъ довѣрившихся ему спутницъ. На третью, наиболѣе темную ночь, когда луна затерялась за густыми облаками, былъ назначенъ переходъ къ ожидавшей ихъ лодкѣ. Аркадій, опытный контрабандистъ, посовѣтовалъ Дымову одѣть халатъ и косынку сестры милосердія: — „Женщинъ-де легче пропускаютъ!'' — и въ полночь бѣглецы молча двинулись въ опасный путь. Впереди осторожно, но увѣренно, шелъ Аркадій, за нимъ, спотыкаясь о кочки и камни шли сестры, а шествіе замыкалъ Дымовъ, нагруженный ручнымъ багажемъ.

До рѣки уже было недалеко. — „Стой! кто идетъ?'' — послышался осторожно — пугливый голосъ. — „Свои'', поспѣшно отвѣтилъ Аркадій и вступилъ въ разговоръ съ преградившимъ ихъ путь патрульнымъ. По знаку Аркадія путники двинулись дальше и насторожились, замѣтивъ что солдатъ съ винтовкой въ рукахъ шелъ за ними по пятамъ. — „Постой-ка'', ускорилъ шагъ солдатъ и ухватился за одинъ изъ чемодановъ отставшаго Дымова. Опустивъ на землю багажъ, Дымовъ нащупалъ въ карманѣ браунингъ и быстро доставъ пачку папиросъ, молча сунулъ ее въ руки наступавшему на него солдату. — „Ишъ ты какая!'' — прошипѣлъ солдатъ — „ступай!''. Дымовъ не заставилъ повторить это дважды.

Ночь сгущалась, кусты смѣнились густымъ перелѣскомъ. Но вотъ и Днѣпръ, въ эту пору темный и непривѣтливый.

Въ прибрежныхъ кустахъ пряталась группа изъ четырехъ человѣкъ, тоже ожидавшихъ переправы, на правый берегъ. Все было готово и черезъ нѣсколько минутъ нагруженная лодка отчалила. Аркадій гребъ кормовымъ вселомъ, то внимательно всматриваясь въ темную даль, то оглядываясь... Вдругъ окликъ справа вспугнулъ тишину ночи и бѣглецы уловили всплески веселъ сторожевой лодки... Но вотъ послышался бранный окликъ и слѣва — рѣчная стража пыталась взять бѣглецовъ „въ вилку"... Дымовъ, сбросивъ халатъ и косынку, спѣшно сѣлъ за пару запасныхъ веселъ, лодка толчкомъ подалась впередъ и за ея кормой зашумѣли строи взбаламученной воды. — „Не уйдешь, собака!" — послышалась отстающая брань одновременно съ блескомъ выстрѣла, и пуля пролетѣла надъ головами бѣглецовъ. Вторая пуля царапнула плечо Дымова, но еще нѣсколько сильныхъ гребковъ и преслѣдуемая лодка уткнулась въ песокъ „Украинскаго" берега...

Дальше — нѣмцы, карантинъ, вымученный пропускъ въ Кіевъ, гетманъ Скоропадскій и его „Сичевые стрильцы". Чтобы избѣжать украинской мобилизаціи, Дымову посчастливилось добыть новый подложный паспортъ, на этотъ разъ финскаго гражданина.

Вотъ, наконецъ и добровольческая — красавица Одесса... Тамъ, явившись въ Штабъ Флотиліи на „Графъ Платовъ", мичманъ Сагаловъ былъ восторженно встрѣченъ своими однокашниками и бывшими соплавателями. Затѣмъ — родной Севастополь и славная зимняя кампанія въ Азовскомъ морѣ по защитѣ Крыма — послѣдняго оплота, геройски боровшагося за національную честь и былую славу Россіи.



МОРСКАЯ ВЫСТАВКА ВЪ НЬЮ ІОРКѢ

Въ концѣ января въ Нью-Йоркѣ, въ Домѣ Свободной Россіи, Обществомъ Офицеровъ Россійскаго Императорскаго Флота въ Америкѣ и Американскимъ Обществомъ Русской Морской Исторіи была устроена, рѣдкая по богатству и разнообразію экспонатовъ, Морская Выставка. Эта выставка можетъ смѣло разсматриваться, какъ очень значительное и крупное событіе русскаго зарубежья. Очень велико значеніе этой выставки не только потому, что она имѣла и имѣетъ (экспонаты ея будутъ основой морского музея, созданіе котораго является заботой русскихъ моряковъ въ Америкѣ) большую историческую цѣнность, но и потому, что она показала необыкновенную силу и живучесть той національной гордости, которая сознательно и подсознательно, опредѣляетъ настроеніе почти всѣхъ русскихъ людей, живущихъ и на родинѣ и въ изгнаніи. Именно эта гордость является залогомъ возрожденія нашего Отечества на началахъ искренной приверженности русскихъ людей къ нему.

Самое первое впечатлѣніе отъ выставки: отъ громаднаго орла Императорскаго штандарта севастопольской крѣпости, покрывающаго цѣлую стѣну выставочнаго зала; отъ золотого шитья морскихъ мундировъ; отъ моделей морскихъ судовъ; картинныхъ портретовъ россійскихъ Императоровъ и флотоводцевъ и отъ всего другого, что издавна создавало манящую романтику морской службы — рождало радостное ощущеніе своей, русской принадлежности къ этому поэтическому зовущему и манящему міру. Послѣ же детальнаго ознакомленія, съ, часто безцѣнными, экспонатами выставки (напримѣръ, собственноручное письмо Петра Великаго князю Ромадановскому, его же указъ бригадиру Лефорту, рескриптъ Императрицы Екатерины II князю Алексѣю Григорьевичу Орлову и друг., у большинства посѣтившихъ выставку создавалось необыкновенно радостное ощущеніе національнаго удовлетворенія.

Первый отдѣлъ выставки посвященный исторіи русскаго флота, по эпохамъ и царствованіямъ, представленъ тѣмъ немногимъ, что свидѣтельствуетъ о русскомъ флотѣ въ древней и царской Руси. Возбуждаетъ интересъ краткая историческая записка о дѣятельности славянъ на моряхъ и рѣкахъ и о спорадическихъ попыткахъ созданія постояннаго флота для нуждъ государства подъ вліяніемъ политическихъ событій прошлаго.

Очень красочна и богата та часть, которая представляла петровскую эпоху. Здѣсь все цѣнно и интересно: и собраніе литографій, представляющихъ дѣянія Петра Великаго на сѣверѣ Россіи (по картинамъ, представленнымъ М. Сидоровымъ на Политехническую Выставку въ Москвѣ въ 1872 году) и двадцать семь медалей, выбитыхъ въ разныя времена, въ честь и память Петра Великаго и портреты его и его сподвижниковъ. Пожелтѣвшія страницы, составленнаго при личномъ участіи Царя Морского Устава, изданнаго въ 1720 г., родятъ, конечно, очень тонкія и сложныя чувства, всегда возникающія при соприкосновеніи съ сѣдой и рѣдкой стариной. Въ части, рисующей жизнь русскаго флота въ царствованіе Императора Александра І-го, привлекаетъ вниманіе все, что относится къ кругосвѣтнымъ плаваніямъ тѣхъ временъ. Собраніе портретовъ мореплавателей, медаль за І-ое плаваніе вокругъ свѣта (1803-1806) Кузенштерна („Надежда'') и Лисянскаго („Нева''), записки капитана Рикорда о плаваніи его японскимъ берегомъ въ 1812 и 1813 г.г. и многое другое, будящее морскую романтику — все это исключительно ярко возсоздаетъ и эту романтику и поэзію далекаго прошлаго.

Тяжелая, боевая флотская служба, та ее сторона, которая, въ сущности, была мало извѣстна широкой публикѣ, судившей объ этой службѣ больше по щеголеватымъ, бѣлымъ кителямъ, кортикамъ, треуголкамъ и мундирамъ (всѣ эти формы были показаны на выставкѣ, надѣтыя на манекены) — была наглядно показана въ экспонатахъ, относящихся къ севастопольской страдѣ, къ русско-японской войнѣ и къ первой міровой войнѣ. Бѣлое движеніе и гражданская война на выставкѣ показаны очень подробно. Панно: эвакуація Крыма, контръ-адмиральскій флагъ М. А. Беренса, „послѣдній флагъ послѣдней русской эскадры'' (какъ красно-

рѣчиво сказано въ выставочномъ каталогѣ), панно: спускъ Андреевскаго флага на кораблахъ Русской эскадры въ Бизертѣ и многое другое, носящее слѣды непоправимой русской трагедіи, — исключительно краснорѣчиво говорятъ о печальной и полной глубокой скорби „лебединой пѣсни" безсмертнаго въ русской исторіи, Россійскаго Императорскаго Флота.

Отдѣлы: „Русская морская эмиграція" и „Общество Офицеровъ Россійскаго Императорскаго Флота въ Америкѣ" — свидѣтельствуютъ убѣдительно о томъ, что несуществующій нынѣ физически Императорскій флотъ продолжаетъ духовно жить въ каютъ-компаніяхъ русскихъ морскихъ офицеровъ за рубежомъ Русской Земли. Одни „Морскія Записки" — 16 (!) томовъ этого журнала, изданнаго за время эмиграціи, — чего стоятъ! Творческій духъ открывателей новыхъ земель, безстрашныхъ мореплавателей и самоотверженныхъ воиновъ, россійскихъ моряковъ, живетъ и по днесь вездѣ во всѣхъ уголкахъ міра, гдѣ собираются, духовно нестарѣющіе, офицеры русскаго флота. Слава и честь имъ за то, что они, устроивъ свою замѣчательную выставку, напомнили намъ о нашей общей россійской славѣ, чести и подвигѣ.

КРАТКАЯ ПРОГРАММА ВЫСТАВКИ

ОТДѢЛЪ I. Русскій флотъ. Историческіе памятники прошлаго.

Часть 1. Флотъ въ древней и Царской Руси. ....

„ 2. Петровская эпоха.

„ 3. Царствованіе Екатерины II и Павла I

„ 4. Александровскій періодъ.

„ 5. Царствованіе Имп. Николая I. Завершеніе эпохи парусного флота.

„ 6. Царствованіе Императора Александра II. Начало парового броненоснаго флота.

„ 7. Царствованіе Императоровъ Александра III и Николая II. I-я Міровая война.

„ 8. Бѣлое движеніе.

ОТДѢЛЪ II.

1. Морская эмиграція

2. Русская морская пресса за рубежемъ.

ОТДѢЛЪ III. Общество Офицеровъ Россійскаго Императорскаго Флота въ Америкѣ 1923-1958.

ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМИТЕТЪ

Предсѣдатель С. В. Гладкій. Вице-предсѣдатель Н. З. Кадесниковъ Финансовый Секретарь Н. Н. Александровъ.

Руководители отдѣловъ

ОТДѢЛЪ 1-ый П. Е. Стоговъ и Н. З. Кадесниковъ.

2-ой Часть 1. Ю. В. Соловьевъ и Ю. К. Дворжицкій.

Часть 2. Бар. Г. Н. Таубе.

3-ій Б. М. Бачинскій и Ю. К. Дворжицкій.

Информація въ печати: П. Е. Стоговъ и А. Г. Тарсаидзе.

Художественная часть: Н. А. Загурскій.

Распорядительная часть: П. В. Шаховъ.

Фотографія: Н. П. Телятниковъ.



БИБЛІОГРАФІЯ

Въ январѣ с. г. вышелъ очередной томъ всемірно извѣстнаго морского справочника „Weyers Flottentaschenbuch''. Это 41-ое изданіе этого справочника, издаваемаго издательствомъ J. F. Lehmann въ Мюнхенѣ подъ редакціей капитана 2-го ранга Александра Бредтъ. Новѣйшій томъ имѣетъ 376 страницъ съ 284 фотографіями военныхъ судовъ и 950 чертежами. Въ особенности хороши чертежи инженера Эриха Гренеръ — корабли, буквально, „живутъ'' въ его изображеніи. Внѣшній видъ книги очень изящный, удобенъ ея гибкій переплетъ изъ пластики. Цѣна ея — $ 8.50.

Справочникъ этотъ былъ основанъ въ 1900 году нынѣ покойнымъ капитаномъ 2 ранга Бруно Вейеръ и съ тѣхъ поръ выходилъ почти ежегодно, съ перерывами послѣ первой и второй Міровыхъ войнъ. Настоящій томъ — пятый послѣ второй міровой войны. Справочникъ даетъ подробныя свѣдѣнія о судахъ всѣхъ флотовъ земного шара — годъ ихъ спуска на воду, водоизмѣщеніе, размѣры, скорость, бронированіе, вооруженіе, систему и число ихъ машинъ и котловъ, силу машинъ и число винтовъ, запасы горючаго, радіусъ дѣйствія, численность экипажа и заводъ, на которомъ построено судно. Перечислены флоты всѣхъ, абсолютно, государствъ: отъ большихъ флотовъ Соединенныхъ Штатовъ и Совѣтскаго Союза до насчитывающихъ только нѣсколько мелкихъ суденышекъ „Флотовъ'' Ирландіи, Абиссиніи и Гондураса. Даже озерная флотилія Швейцаріи изъ нѣсколькихъ моторныхъ лодокъ помѣчена въ справочникѣ. Особаго вниманія заслуживаетъ спеціальная таблица мелкихъ военныхъ судовъ „Bootstafel''. Впервые послѣ окончанія второй міровой войны рядъ страницъ удѣленъ новому флоту Западной Германіи, быстро возрастающему послѣ его возрожденія въ 1954 году. Подробный алфавитный указатель названій судовъ значительно облегчаетъ ихъ нахожденіе въ книгѣ. Такимъ образомъ, новѣйшее изданіе „Flottentaschenbuch'' вполнѣ удовлетворитъ всѣхъ интересующихся военноморскимъ дѣломъ.

Сообщилъ К. фонъ Нотбекъ.

Ввиду недостатка средствъ, редакціи въ текущемъ году не удастся выпустить болѣе двухъ номеровъ.



